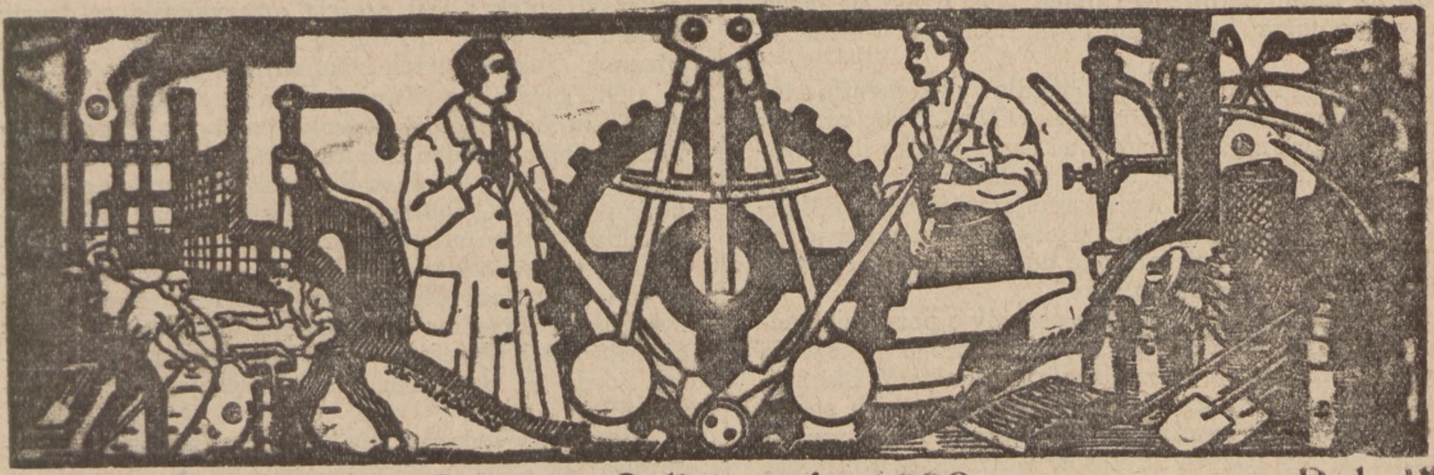
# RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:

„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" ♦ „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" ♦ „DZIAŁ SAMOCHODOWY" ♦ „HANDEL I PRZEMYSŁ ROWEROWY" ♦ „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" ♦ „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"


Nr. 44 Poznań, 2 listopada 1929 Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej


*Dypl. inż. MIECZYSŁAW RZĘCKI, Poznań.*

## Na drodze potężnych zmian w życiu gospodarczem i ekonomicznem Europy

„Historja nikogo nic nie nauczy, nikt nie pojmie znaczenia historycznych faktów, kto przedewszystkiem nie zrozumie ducha czasu danej epoki". Tak twierdził Karol Lamprecht, profesor niemieckich uniwersytetów i twórca filozofji historji.

*

Uwagi tego wielkiego historyka są naidobitniejszym wykładnikiem faktu, iż przed naszemi oczami dokonywa się jakaś gigantyczna mobilizacja kapitału, zmierzająca bardzo wyraźnie do wywierania decydującego wpływu na wszystko, czem żyjemy. Duch ten obejmuje nietylko życie lokalne danego kraju, ale przeniósł się na teren międzynarodowy i zaczyna odgrywać zadziwiającą rolę.

Czemże więc jest obecny duch czasu?

We współczesnym układzie sił ekonomiczno-gospodarczych coraz częściej słyszymy o konsolidowaniu się, fuzji czy też zlewaniu się różnych mniejszych interesów we wielkie. Jest to dążenie powszechne, widzimy nawet, że w umysłach ludzkich powstaje również myśl tworzenia Stanów Zjednoczonych Europy.

*

W każdej dziedzinie życia ekonomicznego widzimy olbrzymi pęd do tworzenia grup o potężnych kapitałach. Tworzą się kartele drzewne, węglowe, stalowe itp., ponieważ jest to jedyna droga do ekonomicznego współzawodnictwa Europy ze Stanami Zjednoczonemi.

Wzbudzony ruch konsolidacji sił i zasobów daje się zauważyć nietylko na polu ekonomicznem, ale również na polach handlu, przemysłu i finansów. Pojęcie konsolidacji przeniknęło coraz głębiej w życie zbiorowe społeczeństw i dziś przechodzimy epokę łączenia się domów handlowych w wielkie skonsolidowane firmy. Łączą się banki i stwarzają wielkie przedsiębiorstwa bankowe, łączy się wielki i średni przemysł itp. Trusty, koncerny, korporacje, kartele — zlewanie się i tworzenie olbrzymich placówek przemysłowych i handlowych — oto wytyczne współczesnej epoki, przemawiające za tem, że przyszła historja narodów będzie raczej historją wielkich bankierów i wielkich przemysłowców, aniżeli prezydentów i rządu.

*

Projekt banku międzynarodowego, wysunięty w łączności z niemieckiemi odszkodowaniami wojennemi, także jest pomysłem amerykańskim i Europa jest mu przychylna.

Oto niedawno doszło do porozumienia w sprawie ostatecznego określenia odszkodowań wojennych i długów. Rozwiązali zagadnienie nie dyplomaci, lecz finansiści. Powołano do życia bank międzynarodowy, który w praktyce będzie raczej instrumentem w rękach finansistów do przeprowadzenia takich zmian, jakie im najbardziej będą odpowiadały.

*

Wszystko to wskazuje, że przeżywamy ostry kryzys ekonomiczny, że wiele z dotychczasowych praktyk wychodzi z użycia pod wpływem gwałtownego realizowania nowych teoryj.

Ta wzmożona koncentracja kapitału ma swoje

źródło w dokonywanej coraz bardziej koncentracji przemysłu i handlu.

Przedewszystkiem chodzi o produkcję masową, zapewniającą taniość. Produkcja masowa i taniość stanowią dzisiaj niejako siłę napędową dla handlu i produkcji. Zaś instytucje finansowe, banki, już tylko muszą się przystosować do nowych wymagań tego handlu i produkcji. One potrzebują wielkich kapitałów na zakup surowców i płacę, więc banki się łączą, aby wspólnemi kapitałami czynić tym potrzebom zadość.

Chicagowski „Dziennik Handlowy" komentuje ten proces w sposób następujący: „Odkryto, że jednolite kierownictwo może fabrykować lepiej wielką ilość różnych produktów, które uważano dawniej za zbyt odmienne, by mogły być wyrabiane przez jedno przedsiębiorstwo. Wszystkie te fabrykaty bowiem mają jedną cechę wspólną. Docierają one do konsumenta tą samą drogą: przez sklep spożywczy".

I słusznie. To też pojęcie prawdy o potrzebie konsolidacji sił i zasobów jak również stałego ulepszania systemu produkcji, zarządzania, organizacji i sprzedaży szerzy się coraz bardziej we wszystkich społeczeństwach i sprowadza za sobą coraz to częstsze łączenie się mniejszych interesów we większe konsorcja i korporacje.

*

Ta współczesna cecha „amerykanizacji" ogarnia coraz bardziej układ stosunków europejskich. Skoncentrowany kapitał amerykański nie kontentuje się lokalnemi zyskami, lecz buduje sobie szlaki i kroczy do Europy na własną rękę, by pracować tam miejscowymi ludźmi, dla swoich własnych dochodów. Dowodem tego, że w Rosji firma Austin Co. ma zbudować całe miasto fabryczne kosztem 50 miljonów, gdzie przy pomocy inżynierów Forda będą wyrabiać rosyjskimi robotnikami i materjałami amerykańskie automobile.

Również i w Anglji towarzystwo Boota posiada osiemset aptek i jest częścią amerykańskiego trustu United Drugs Co., do której należy znana w całych Stanach Zjednoczonych kompanja Liggett.

Nie pominięto również Francji, w której Compagnie Industrielle des Petroles jest tylko francuskiem tłumaczeniem bardzo dobrze znanych angielskich wyrazów — Harry Sinclair. Również i Compagnie Internationale des Machines Agricoles tłumaczy się na angielskie — International Harvester. — W Polsce dawne Towarzystwo Naftowe Olej Skalny, Spółka Akcyjna było nieco przydługiem spolszczeniem dwóch amerykańskich wyrazów — Standard Oil. Obecnie funkcjonują u nas General Motors i niedługo zacznie działać Ford. A Harriman ze swym projektem elektryfikacji?

Hasło „w jedności siła" nigdy przedtem nie znajdowało tak silnego wyrazu, jak obecnie. Mobilizacja kapitałów jest dziś w rozkwicie i przybiera coraz to potężniejsze rozmiary.

Rezultatem tego — że kapitał, pieniądz, zaczyna brać kompletną przewagę w naszem życiu.

Siły tej, pędzącej przez morze nic jednak nie powstrzyma — bo takim jest rytm doby dzisiejszej.

# Kartele i kupiectwo

Przemysł organizuje się intensywnie w kartele. Dzieje się to w ostatnich latach daleko szybciej, jak doniedawna.

Celem kartelu jest opanowanie rynku, wykluczenie wzajemnej konkurencji, podniesienie ceny, ustalenie warunków sprzedaży, ustabilizowanie produkcji. Przez kontrolowanie rynków zbytu można zapobiec nadprodukcji, która powoduje depresje gospodarcze, derutuje ceny. Dyktat kartelu może być celowym — o ile nie przeciąga struny, nie wyzyskuje barjery celnej, o ile nie niszczy dotychczasow. trybu zbytu, o ile tępi wybujałości, niszczące tak produkcję, jak i handel.

Kartel staje się zbytecznym, o ile w tym przemyśle zaduży procent producentów pozostaje poza kartelem, o ile aparat sprzedaży kartelu staje się kosztownym, o ile kartel chce wyeliminować handel, co powoduje albo zbyt wielkie podrożenie produktu, albo zmusza kupiectwo do sprowadzania zagranicznego konkurencyjnego towaru. Kartel się nie utrzyma, o ile poszczeg. przemysłowcy, należący do kartelu chcą na własną rękę, na swoją korzyść korygować zbyt, przez sprzedaż poza kartelem części swej produkcji na innych warunkach.

Kartel normalnie stara się w czasach konjunktury stwarzać sztuczny brak towaru, aplikuje wówczas w krótkich odstępach zwyżkę cen, powoduje odbiorców do magazynowania produktu, koryguje kondycje, ogranicza kredyt, domaga się rychlejszej zapłaty w gotówce, zupełnie zapominając, że po konjunkturalnych czasach przyjść musi depresja. Zagranica obserwuje takie zbyt pochopne pociągnięcia kartelu i zjawia się na rynku — w chwili dla kartelu najmniej wygodnej — co powoduje zwykle rozbicie kartelu. Kartele opierają się na barjerach celnych, na specjalnie spreparowanych taryfach przewozowych, na zmowach poprzez granice państwa.

Cały szereg przemysłów osiągnęło nawet monopolowe stanowisko i ta wiara w swą potęgę zachęca coraz to nowe gałęzie produkcji krajowej do łączenia się w kartele. Czas depresji jest dla istniejących już karteli największą próbą wytrzymałości, bo mniejszy zbyt daje asumpt niezadowolonym do frondy i wyłamania się z pod rygorów kartelu, to znów depresja jest najlepszym czasem do zorganizowania opornych, bo konkurencja zniszczyła dochodowość z produkcji, bankructwa zniszczyły dorobek kilkuletni i dalsze konkurencyjne zwalczanie się czyni beznadziejną wiarę w lepsze jutro. Dlatego też widzimy na każdym kroku poczynania, które mają na celu doprowadzać do kartelu.

Odwrotną stroną kartelu są zwykle w każdej branży znajdujące się placówki wytwórcze o przestarzałych metodach i urządzeniach, które powinny ulec zlikwidowaniu, a tu taki „przemysłowiec" zwykle domaga się wygórowanego kontyngentu lub wysokiej miesięcznej kwoty, by zamknął swe warsztaty. To obciąża kartel jak też synekury dla różnych dygnitarzy, których kartele stwarzają, celem uzyskania poparcia czynników oficjalnych lub bankowych.

Kupiectwo do tej chwili neguje kartele. Kupiectwo od lat zepchnięte zostało do defenzywy i nie zdaje sobie sprawę, że defenzywa może być we walce chwilowo tylko korzystnym manewrem, — na dłuższy dystans w defenzywie się rzadko wygrywa. Kupiec z natury rzeczy musi ciągle pójść naprzód, defenzywa oznacza zwykle cofanie się, tak musi być pojęta rola dzisiejszego stanu kupiectwa wobec karteli w Polsce. Specyficzne warunki polityczne stworzyły podłoże dla

opinji o kupcu wyjątkowo niekorzystne. Fiskalizm nastrojono na tę nutę, chociaż opinja nieco ostatnio już stała się wyrozumialszą, jaką kupiec zażywał w czasach inflacyjnych. Cięgi, które kupiec otrzymuje od fiskusu, nie znajdują moralnego sprzeciwu ze strony reszty społeczeństwa. Kupiectwo wobec fiskusu, wskutek braku trybuny sejmowej, wskutek partyjnictwa, które nie chce się angażować na rzecz kupiectwa (bo to musiałoby obciążać inne warstwy społeczne), od lat jest zniszczone, a taktyka obrony kupiectwa jest w najlepszym razie defenzywną.

Walka defenzywna wobec przerostu fiskalizmu, nie dała do tej chwili żadnego rezultatu. Konstatuje obecnie poszczególny kupiec, że urzędy skarbowe gruntownie rozprószyły wszelkie nadzieje, że należy kupcowi ulżyć w jego ciężarach podatkowych. *Wymiary podatku dochodowego za rok 1929 będą daleko wyższe jak w latach ubiegłych, — a urząd broni się naiwnie tem, że depresję gospodarczą mamy dopiero* (oficjalnie przyznaną) *w roku 1929, a podstawą opodatkowania jest dochód osiągnięty w roku konjunkturalnym, jakim był rok 1928.*

Skoro kartel przybiera stale maniery dyktatorskie, to przeciwstawienie się defenzywą ze strony kupiectwa nie można zaliczać do czynu bohaterskiego. Podświadomie liczy się kupiec z tem, że kartele długo istnieć nie będą, że nastrój opinji publicznej, dziś dość przychylny kartelom, zmieni się, że antagonizmy pomiędzy przemysłowcami wybuchną ponownie i wówczas znów wróci kupiec do swego sposobu zakupu i kartele będą tylko epizodem gorzkim wprawdzie, ale przemijającym.

Kupiec dziś rozważa, jak to on był tym promotorem do dzisiejszej władzy przemysłowców skartelizowanych. Swemi środkami po wojnie umożliwiał przemysłowcom do uruchomienia swej produkcji. Słaby zbyt starał się kupiec ostatnio zwiększyć przez finansowanie konsumcji i całe ryzyko tego fatalnego eksperymentu ponosi kupiec. Widome skutki masowych protestów w ostatnich miesiącach nie są jeszcze zupełnie ujawnione. *Zaduże straty poniósł kupiec, zamało stosunkowo naliczono bankructw, burza jeszcze nie oczyściła powietrza.* Istnieje niestety jeszcze zadużo zbytecznego kredytu konsumcyjnego, który obciąża handel. Kupiec ponosi olbrzymie ofiary drogiego kredytu, a konsument nasz nie jest w stanie zapłacić ani punktualnie ani taką cenę, którąby pokrywała koszty handlowe i zysk. Dyktatura karteli daje się kupcom bardzo we znaki, atoli nie widać ze strony kupiectwa żadnego kroku stanowczego, nawet protesty są dość łagodne.

Kartele przed wojną spotykały się z ostrem potępieniem opinji, a rząd liczył się z tą opinją. Obecnie dyktatury karteli przyjmuje się tak samo jak dyktatury politycznego pokroju i dziś wcale się nie oburza na dyktatury i nie potępia się dyktatury jako despotyzmu — jak to czyniono przed wojną. Płaci codziennie konsument drożej za cukier, naftę, ryż, gwoździe, i setek innych artykułów wskutek karteli, atoli to go nie powoduje do protestu. Nie o drobiazg podrożały u nas produkty różne specjalne przemysłowe, bo w stosunku do artykułów żywnościowych cena ta od roku 1927 wzrosła o przynajmniej 20—30 procent. Skoro żywność i surowce nie zdrożały w tym czasie, różnica ceny stanowi zysk karteli. Skoro rentowność karteli jest udowodnioną, nie należy się liczyć z opinją tych, co przepowiadają rychły zanik karteli.

Stwierdzić wypada, że w całym szeregu branż kartele wprowadziły w dochodowości kupca znaczne ulepszenia. Kartel zmusza hurtownika do pewnego procentowego zarobku, jak też zmusza detalistę do zarobkowania. To należy jako plus zapisać na dobro karteli, skoro nasze kupiectwo lęka się konkurencji i stale derutuje ceny, a zatem i zysk. Gorzej atoli się staje, gdy kartel omija dotychczasowe ogniwo rozsprzedaży i tworzy nowy organ dla zbytu. Cały szereg karteli zniszczyło kupca. Przez kondycje zmusiły kartele kupca do zredukowania zapasów, do dotrzymania terminów. Kupiec czuje się takim stanem rzeczy dotknięty. Gospodarczo ten czyn kartelów jest o tyle usprawiedliwionym, bo może wprowadzić sanację. Kartele znajdują się obecnie, mimo przesilenia gospodarczego, w dobrej sytuacji. Kartele mają, jako przemysłowcy, dość kredytu w bankach rządowych. System podatkowy zezwala przerzucić ciężary na konsumenta.

Kupiec się takiemu stanowi rzeczy nie może przeciwstawić, specjalnie, o ile idzie luzem i neguje organizację, która przecież stworzyła kartele. Kupiectwo nie jest obecnie zasobne w kapitał, by się mogło przeciwstawić dyktaturze karteli, przez tworzenie zastępczego przemysłu lub przez import dla zwalczania kartelu. Można zarzucić kartelom ich zachłanność, agresywność, atoli gospodarczo w tej chwili dokonują czynu ważnego, bo nie przeciążają rynku zbytu nadmiarem produkcji.

Zalecać kupcowi lekarstwa wobec karteli, nie jest łatwem. Rząd popiera kartele, a ignoruje potrzeby handlu, — to jest bezspornem. Zapewnienie jednego lub drugiego ministra, że kupiec wypełnia ważną misję i że dążenie władzy jest oszczędzanie handlu, stoi niestety w jawnej sprzeczności z doświadczeniami codziennemi. Skoro przemysł przez organizację doszedł do kartelu, powinien kupiec przez organizację dojść do porozumienia z kartelem. Jest to droga daleko krótsza, jak wyczekiwanie, aż się kartel rozpadnie lub przyjdzie konkurencja zagraniczna. Skoro słupy graniczne nie przeszkadzają przemysłowi dla tworzenia międzynarodowych karteli a żaden patrjota nie posądza ich o zdradę stanu, to nie będzie zdradą interesu konsumenta, jeżeli zorganizowane kupiectwo porozumie się z zorganizowanym przemysłem.

Defenzywa jest sztuką na krótką metę, kartele nie zapowiadają się na krótką metę, dlatego należy porzucić politykę ignorowania karteli i wejść na drogę porozumienia. Zorganizowane kupiectwo stanowi wobec kartelu silny atut, poszczególny kupiec oczywiście nie załatwi sprawy ani o krok naprzód.

Kupiectwo nasze nie jest ani przewidujące, ani przygotowane do walki z kartelami. Negacją nie uśmierci kupiectwo karteli już istniejących. Tylko ze silnym się liczą, a silnem będzie kupiectwo, gdy stanie wobec przemysłu solidarne, zorganizowane i wywalczy sobie metody zakupu i sprzedaży, które będzie wstanie wykonywać.

*R. Pf.*

# Międzynarodowa Wystawa Komunikacyjna i Turystyki w Poznaniu

*(Na tle wywiadu z Zarządem Wystawy.)*

We współczesnym pochodzie zdobyczy techniki nadeszła nowa era zarówno w dziedzinie rozwoju komunikacji, jak i w ogólnym rozwoju gospodarczym całego świata.

Pierwsze lokomotywy parowe zbliżyły do siebie odległe kraje kontynentów — pierwsze parowce zbliżyły do siebie kontynenty.

Nowoczesna technika automobilowa i lotnicza ze swemi szalonemi rekordami, które są wyrazem genjalnych umysłów twórczych, stworzyła nieobliczalne wprost perspektywy rozwoju gospodarczego świata i zbliżenia narodów.

Nic więc dziwnego, że rozwojowi nowoczesnych środków komunikacji, jakiemi są przedewszystkiem automobil i aeroplan, przypisuje się olbrzymie znaczenie .

Sprawy komunikacyjno-transportowe dawno już zostały należycie ocenione i uznane jako sprawy międzynarodowe o doniosłem znaczeniu. Istnieje oddawna potężny Międzynarodowy Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, (L'Union Internationale du Transport en Commun), który co dwa lata zwołuje światowy kongres.

Ostatni kongres odbył się w r. 1928 w Rzymie; następny odbędzie się w przyszłym roku w Polsce.

Oto bowiem w lipcu 1930 r. zbiera się najpierw w Warszawie, a następnie w Poznaniu światowy Kongres Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, w którym wezmą udział reprezentanci przeszło 3000 przedsiębiorstw, należących do Rządów, gmin wiejskich i miejskich, samorządów prowincjonalnych i wreszcie prywatnych. Delegaci ci, przeważnie fachowcy swego działu, są doradcami technicznymi departamentu zakupu przedsiębiorstw na Kongresie reprezentowanych, a roczne zakupy uskuteczniane przez delegatów tych Kongresów, dosięgają poważnej sumy transakcyjnej 2000 miljonów dolarów( czyli około 18 miljardów złotych).

Kongres ten reprezentuje rynek odbiorczy przemysłu komunikacyjnego całego świata.

Realne a tak doniosłe wyniki światowych Kongresów i Związków Przedsiębiorstw Komunikacyjnych magnetycznie przyciągają ku sobie uwagę producentów gałęzi przemysłów, zainteresowanych komunikacją, a zwłaszcza producentów samochodów.

Z okazji tego Kongresu odbędzie się w lipcu 1930 roku w Poznaniu pierwsza *Międzynarodowa Wystawa Komunikacyjno-Turystyczna.*

Czyliż doniosłość takiej wystawy w Polsce wymaga przekonywujących komentarzy? Czyliż nie jest jasne dla każdego z poważnych producentów działu komunikacji, że pokazanie swych wyrobów na przyszłorocznej Międzynarodowej Wystawie Komunikacyjno-Turystycznej w Poznaniu przed areopagiem fachowców, reprezentujących światowy rynek w tej dziedzinie, da w swym wyniku producentom niezwykłe korzyści reklamowe i materjalne.

Dla producentów zagranicznych doniosła wartość udziału w Międzynarodowej Wystawie Komunikacyjno-Turystycznej nie wymaga wyjaśnień i słów zachęty, są oni bowiem przeświadczeni, że udział ich w Międzynarodowej Wystawie Komunikacyjno-Turystycznej odniesie korzyści niewspółmierne z wydatkami, gdyż rynek polski przedstawia z roku na rok wzrastającą wartość. Kraj nasz, posiadający 30 miljonów obywateli, z najwyższym w Europie przyrostem ludności, którego handel zagraniczny wynosi ca. 6 miljardów złotych, przedstawia potencjalne wartości konsumcyjne niezmiernej doniosłości.

O tem pamiętać też powinni nasi producenci krajowi i, mając własne korzyści na względzie, winni wziąć gremjalnie udział w Międzynarodowej Wystawie Komunikacyjno-Turystycznej w Poznaniu, tem bardziej, że wytwórczość naszej rodzimej produkcji w dziale techniki komunikacyjnej pod względem jakości bynajmniej nie stoi na niższym poziomie od wytwórczości zagranicznej, a co do cen, śmiało z tą wytwórczością współzawodniczyć może.

To też polscy wytwórcy winni, powodowani ambicją narodową jak niemniej i dbałością o niewątpliwą korzyść dla swych wytwórni, dołożyć wszelkich starań, aby wytwórczość polska na Międzynarodowej Wystawie Komunikacyjno-Turystycznej w Poznaniu była reprezentowana jak najokazalej, a nie wystąpiła dzięki niedopuszczalnej opieszałości w nielicującej z jej stanem faktycznym roli zapoznanego kopciuszka.

O tem już dziś winni pomyśleć wytwórcy polscy.

### Zakres Wystawy.

Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki dzieli się na trzy sekcje.

*I. Sekcja automobilowa.* Do niej należą: automobile, autobusy, cyklonetki, traktory, automobile dla specjalnego użytku, jak pożarnictwo, samochody sanitarne, kuchnie wojskowe, czołgi, motocykle, rowery, akcesorja. Sekcja automobil. posiada kilka działów.

Dział samochodów, który wymaga specjalnego zezwolenia Międzynarodowego Związku Producentów Automobili, będzie otwarty — zgodnie z pozwoleniem otrzymanem od biura Związku, na przeciąg 3 tygodni.

*II. Sekcja komunikacji ogólnej.* Tu wchodzą wszystkie środki komunikacyjne, niewyszczególnione w sekcji I., a mianowicie: lokomotywy, wagony, sygnalizacja, urządzenie dworcowe, chłodnie i wszystko, co się odnosi do kolejnictwa szeroko- i wąsko-torowego, dalekobieżnego i lokalnego, tramwajnictwa, żeglugi morskiej i rzecznej, urządzenia portowe, lotnictwo, urządzenia portów lotniczych, telegraf, telefon, radjo, telewizja, towarzystwa transportowe, towarzystwa okrętowe, propaganda portu, propaganda towarzystw kolejowych, budowa mostów i dróg, śluz, kanałów itp.

*III. Sekcja Turystyki.* Do tej sekcji należy przegląd ważniejszych zdrojowisk, uzdrowisk, sanatorjów, zabytków, propaganda miast i całych prowincyj, propaganda turystyczna, kolejowa, hotelowa itp. Tu również będą wystawione wszystkie wydawnictwa, odnoszące się do tych tematów oraz kartografja, Pokaz jest pomyślany w ten sposób, że każde Państwo otrzyma swoje hale, w której dana prowincja będzie miała szereg stoisk, każde reprezentujące inną miejscowość. W poszczególnym stoisku powierzchnia ścian będzie rozsprzedana hotelom, sanatorjom, pensjonatom, większym sklepom, teatrom, kasynom itp.

Nadmienić wypada, że ceny stoisk, ze względu na to, że istnieją już odpowiednie budynki wystawowe, będą nader niskie.

### Organizacja wewnętrzna Wystawy.

Na czele Rady Głównej Towarzystwa „Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, Tow.

zap.", stoi prezydent m. Poznania Ratajski. Członkami Rady Głównej są: inż. Debacker z Międzynarodowego Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych; inż. Butkiewicz, prezes Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce; Z. Dębicki, prezes Związku Syndykatów Dziennikarzy Polskich; generał Roman Górecki, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego; Jarosz Rajmund, prezes Związku Uzdrowisk Polskich; inż. W. Kaźmierski, prezes dyrekcji Poczt i Telegrafów; inż. M. Kuźnicki, dyr. Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce; inż. Lancker, prezydent Międzynarodowego Związku Komunikacyjnego; inż. Nestrypke; radca Robiński; prezes Samulski; dr. Waschko oraz wiele innych wybitnych osobistości.

Zarząd Wystawy tworzą profesor Ropp, dyrektor naczelny; inż. Dobiński, dyrektor administracyjny; redaktor Koreywo, szef propagandy krajowej i red. hr. Żółtowski, szef propagandy zagranicznej.

Korzystając z łaskawie udzielonego mi przez zarząd wywiadu starałem się wniknąć w szczegóły prowadzonych obecnie prac przygotowawczych oraz organizacyjnych i z przyjemnością stwierdzić muszę, że w pracach tych już teraz wyczuwa się doświadczoną rękę organizatorską. Utrzymanie kontaktu z władzami rządowemi i samorządowemi w kraju, stworzenie agentur w wielu państwach europejskich, komunikowanie się z polskiemi placówkami konsularnemi i politycznemi zagranicą oraz z odnośnemi zrzeszeniami przemysłowców zagranicznych itp. — oto pierwsze zadania i prace, których część już dokonano. Widocznem jest, że świetna myśl urządzenia tej Wystawy w związku ze światowym Kongresem Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych rokuje dla Polski olbrzymie korzyści zarówno moralne, jak i materjalne. Myśl ta podjęta przez grono wybitnych obywateli, kierowana sprawną rękę zarządu, weszła na realne tory. Pracy tej — Szczęść Boże!

*Stanisław Gustowski*

# Jazda próbna parowca „El Libertador"

W dniu 26. 9. rb. odbyła się jazda próbna zbudowanego przez Stocznię Gdańską dwuśrubowego parowca towarowo-pasażerskiego „El Libertador". Statek ten zbudowany został dla Koninklijke Nederlandsche Stoombot-Maatschappij w Amsterdamie i przeznaczony jest dla ruchu towarowego i pasażerskiego na wodach podzwrotnikowych.

Główne wymiary statku są następujące:

| | |
|---|---|
| długość między pionami | 73,5 m. |
| szerokość na wręgach | 12,2 m. |
| wysokość boczna do pokładu głównego | 4,6 m. |
| nośność | 1 000 t. |

Statek posiada nadbudówkę przednią, pomost, nadbudówki pokładowe i zbudowany jest według najnowszych przepisów dla najwyższej klasy Lloydu Germańskiego.

Dla znajdujących się w przedniej i tylnej części statku wysięgników ładunkowych istnieją 3 duże luki ładunkowe, a poza tem znajdują się przy każdej luce 2 windy ładunkowe, każda o nośności 5 ton, które w połączeniu z parowemi windami ładunkowemi o odpowiedniej mocy zapewniają szybkie załadowywanie, wzgl. wyładowywanie statku. Dla prowiantu przewidziane jest w tylnej części statku mechanicznie



**Parowiec „El Libertador" przeznaczony do ruchu towarowego i pasażerskiego w krajach podzwrotnikowych.**

**Statek ten został wykonany przez Stocznię** Gdańską dla tow. Koninklijke Nederlandsche **Stoomboot-Maatschappij w Amsterdamie.**

# BRACIA SZAJN

## Fabryka Śrub i Gwoździ S-ka Akc. w Będzinie

Telefony: 4-01, 4-02 i 4-04

WYRABIA: **GWOŹDZIE:**

kwadratowe, okrągłe, papowe, nacinane, szklarskie, sufitowe, stolarskie, podkówkowe, tapicerskie (kamćwieki), tyble (Verbandstifte), bednarskie, formierskie i t. p.:

**DRUT:**

blankowy, żarzony, galwanizowany, ocynkowany, kalibrowany, półokrągły, podkówkowy (w kręgach i sztabach), sprężynowy, telegraficzny, kolczasty i t. p.;

Drut do autogenicznego i elektrycznego spawania w kręgach i sztabach.

Linki żelazne: zwykłe i ocynkowane.

Drut miedziany-elektrolityczny.

Linki miedziane.

**WKRĘTKI:**

(śruby) żelazne i mosiężne do drzewa: z łebkami płaskiemi, półokrągłemi, 4-ro i 6-cio-kątnemi, owalnemi (soczewkowatemi) i konicznemi;

7141 b **WKRĘTKI:**

żelazne i mosiężne do metalu: z łebkami płaskiemi, półokrągłemi, owalnemi, 4-ro i 6-cio-kątnemi i t. p.;

Zatyczki (szplinty) żelazne i mosiężne;

Sztyfty szewskie (do obcasów) okrągłe i kwadratowe;

Podkówki do obcasów;

**i inne wyroby metalowe.**

# Wielkopolska Centrala Żelaza

## Estereich i Kaczmarek

## Poznań, ul. Św. Marcina 21

TELEFONY BIURA: 30 21, 33 57, 40 05. TELEFON SKŁADN.: 33 48

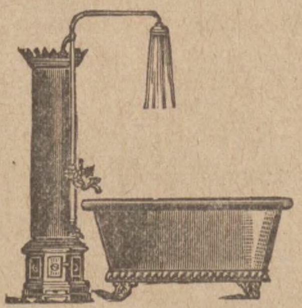
Dostarcza ze składu we wszystkich wymiarach i gatunkach:

Żelazo, bednarkę, dźwigary, stal resorową i narzędziową, blachy żelazne, cynkowe, ocynkowane i białe, narzędzia rolnicze, buksy, osie, podkowy, podkowce, rury gazowe i łączniki do tychże, gwoździe zwyczajne i fasonowe, emalję, garnki żelazne, ocynkowane wiadra, szpadle, szufle, widły, grabie, dziabki, kosy, sierpy oraz materjały budowlane, jak: cement, wapno, gips, trzcinę itd. 7266

Świderki spiralne ze stali narzędziowej i szybkotnącej „BAILDONA"

łańcuchy dla celów gospodarczych i wędzidła.

# A. STANEK



specjalna fabryka pieców i wanien kąpielowych wszelk. rodzaju.

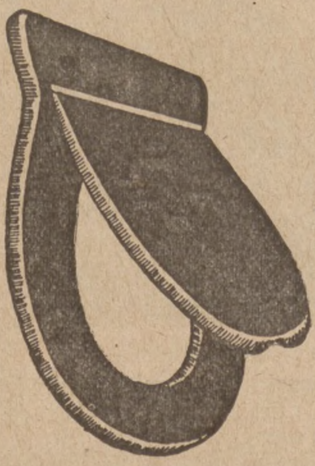
7244 w

## Poznań

ul. Małe Garbary 7 a.

Telef. 33-50. Zał. w r. 1902

7847 Przy zapotrzebowaniu proszę zażądać oferty.



# Ważne dla instalatorów!

## Wytwórnia siedzeń ustępowych

## M. Michalak

7370 **Poznań**

Małeckiego 10. Telefon 70-04

Dostarczę w każdej ilości po przystępnej cenie, za trwałość gwarantuję.

Znak ochronny Nr. 1243

# Odlewy lano-kute

(Temperguss)

w pierwszorzędnej jakości, dające się zginać i skręcać **na zimno** do jaknajdalej idących granic

wykonuje podług modeli, wzorów i rysunków

**Odlewnia żelaza lano - kutego i zwyczajnego szarego**

## B. Kołodziejczyk i S-ka

**POZNAŃ - Górczyn, ulica Sielska 6.**

Telefon 6296 i 6433.

FABRYKA OGRZEWAŃ CENTRALNYCH I APARATÓW

# Inż. I. H. B. Teepe

## Łódź, ul. Kopernika 40.



# Rury żebrowe

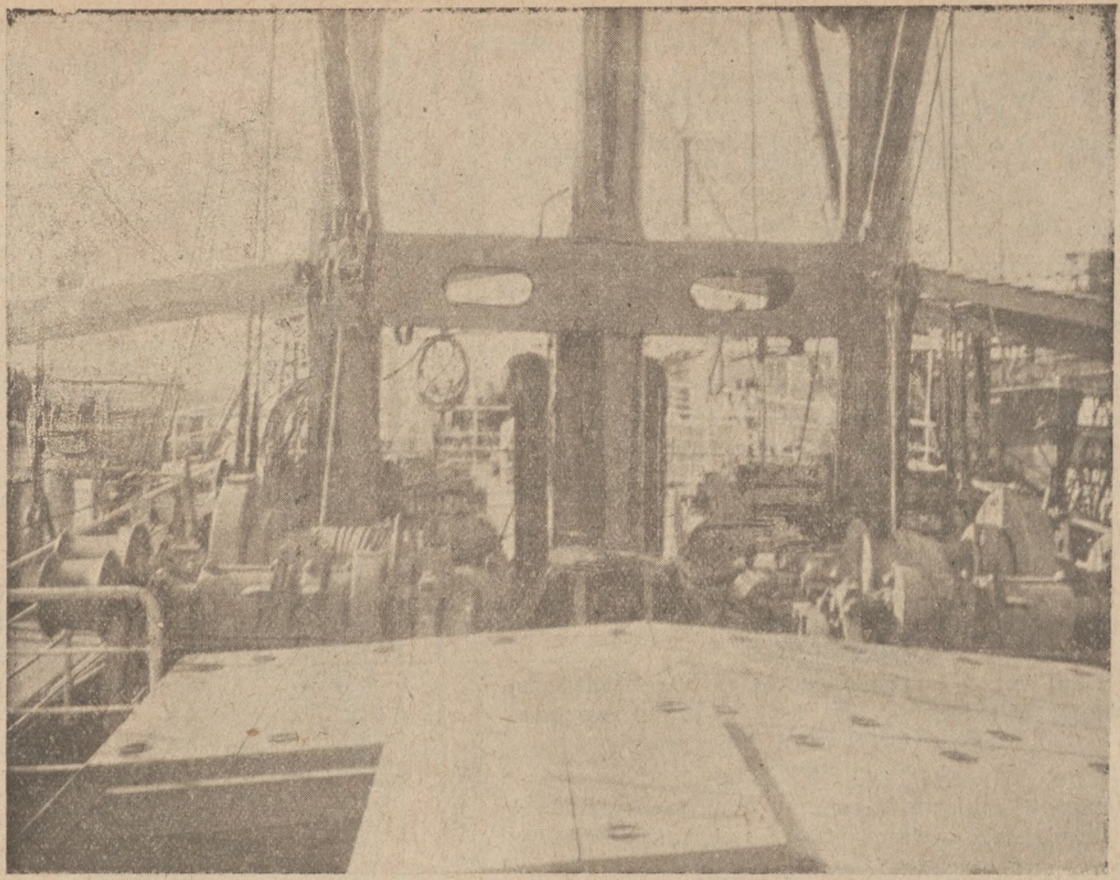
**z kutego żelaza o długościach do 6-ciu metrów**

Rejestry z rur żebrowych. Nagrzewnice powietrzne

Proszę zażądać specjalnego katalogu. 6284

ochłodzone i izolowane pomieszczenie.

Statek zaopatrzony jest w urządzenia dla 80 pasażerów kajutowych, dla których wygody istnieje jadalnia w eleganckiem wykonaniu, jak również salon dla palących. Wszystkie zamieszkałe ubikacje i salony łącznie z urządzeniami sanitarnemi są specjalnie duże i przewiewne, oraz dostosowane do wszelkich wymagań klimatu podzwrotnikowego. Bardzo dobre wrażenie wywołują pokoje towarzyskie, wyposażone w solidną elegancję, jak również znajdująca się na pokładzie głównym jadalnia. Pokoje towarzyskie wytaflowane są zupełnie czerwonym marmurem, podczas gdy jadalnia wyłożona jest marmurem szarym. Ze względu na kursowanie statku w okolicach podzwrotnikowych, posiadają kajuty pasażerskie łazienie i wszelkie inne urządzenia sanitarne.



**Dźwigarki mechaniczne dla ładowania towaru na pokładzie parowca „El Libertador".**
Na zdjęciu widzimy bębny do lin, hamulce oraz cylindry maszyny parowej, która porusza dźwigarki.

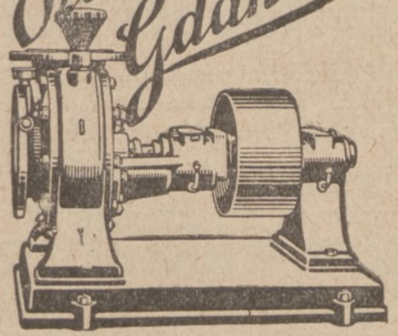
Wszelkie znajdujące się na statku części z drzewa, jak pokłady, meble, itd. wykonane są celem osiągnięcia większej odporności na wpływy atm. z drzewa teakowego.

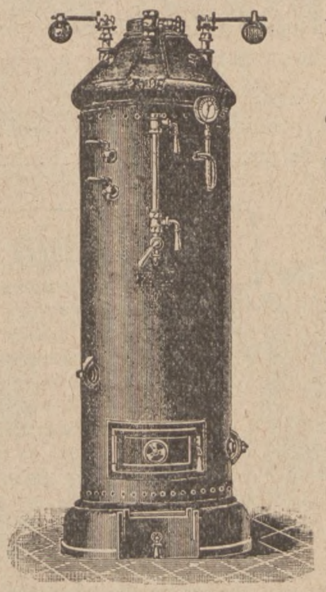
Do napędu statku służą dwie maszyny parowe, którym dostarczają parę 2 kotły cylindryczne, każdy o pow. ogrzew. 215 m². Moc maszyny wynosi 1 500 KM. i osiągnięto szybkość 13 węzłów.

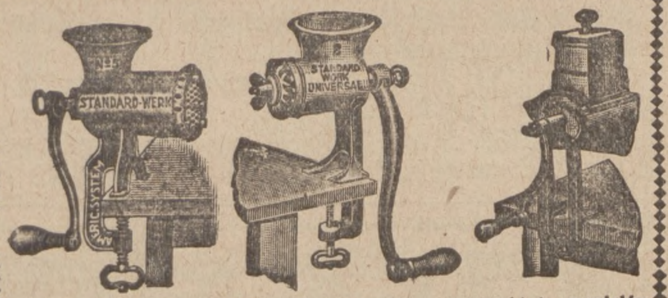
W czasie jazdy próbn. stwierdzono, że statek we wszystkich swych częściach odpowiada postanowieniom umowy i uzyskał on sobie pełne uznanie zamawiającego, tak, że bezpośr. po dokonaniu jazdy próbnej przyjęty został przez Towarz. Okrętowe i rozpoczął natychm. swą pierwszą jazdę do portu macierzystego, t. j. Amsterdamu.



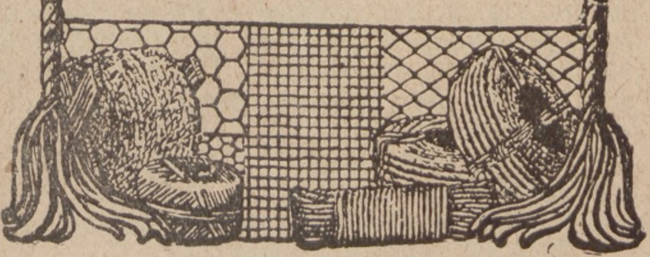
**Luksusowa jadalnia dla pasażerów klasowych na pokładzie statku „El Libertador".**











## IMPORT - EKSPORT

Firma włoska interesuje się importem desek sosnowych następujących rozmiarów: długości 4 m., 4,50, 5 m. t. zw. Prismirteware rznięte 11×11, 11×22, 22×22, 11×19, 19×19, grubości 17/18 mm.

(p) Firma włoska pragnie importować drewno olchowe w stanie tartym do wyrobu listew.

(p) Firma fińska pragnie nawiązać stosunki handlowe z drzewną firmą polską, produkującą dąb nieobrobiony na forniery, która nie posiada przedstawiciela w Finlandji.

(p) Firma niemiecka reflektuje na import kopalniaków 2 m. długości oraz papierówki okorowanej długości 1 m. i grubości 10 cm.

(p) Firma niemiecka interesuje się drzewem bukowem w ilości około 5.000 mtr.[3].

Firma holenderska nawiąże kontakt z producentami drewnianych ram do obrazów, zdolnymi do eksportu na większą skalę. Informacyj udzielą Targi Wschodnie we Lwowie.

Dla Indyj Brytyjskich poszukiwane są: wyroby nożownicze i galanterja żelazna, farby i lakiery, podkłady kolejowe. Informacyj udzielą Targi Wschodnie we Lwowie.




## Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie na koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespodencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się na zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł. Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. **Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.**

### UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 4972. zastępcy na aparaty do aluminjowania (chodzi o patent amerykański).

Nr. 4981. firmy, która może dostarczyć aparat do roztapiania metali, oryginalny szwedzki Sieverta model Aequator Nr. 70.

Nr. 4983. firm, dostarczających łańcuszki z kłódkami do regulowania pługów (ciąży do pługów).

Nr. 5001. firm, które mogą dostarczyć wzory ogrodzeń, balkonów, nagrobków itd.

Nr. 5009. firmy, dostarczającej części do samochodów a specjalnie supervulc.

Nr. 5027. fabryki, mogącej dostarczyć ochraniacze mosiężne do drzwi szklanych.

Nr. 5045. firmy, dostarczającej rysunki i wzory do robienia bram, balkonów itp.

Nr. 5052. fabryki, wyrabiającej oszklenia mosiężne i ołowiane.

Nr. 5069. firmy, posiadającej wyłączne przedstawicielstwo na Polskę maszyn do szycia „Veritas".

Nr. 5084. firmy, dostarczającej zastępstwo na samochody „Hanomac" i „Opal".

Nr. 5085. firmy, dostarczającej gumę szmerglową

Nr. 5097. firmy, dostarczającej pocynowane bandówki 10×0,20 mm. w rolkach.

Nr. 5100. dostawcy na polerowane dzwonki do sań.

Nr. 5102. fabryki krajowej, wyrabiającej oksydowane lub niklowe sprzączki (spinki) do garderoby męskiej, używane do kamizelek i spodni.

Nr. 5106. firmy, wyrabiającej ustniki do balonów szklanych (Auslaufschnautze).

Nr. 5109. głównego zastępcy na opony i dętki marki „Michelin".

Nr. 5111 reprezentantów w Polsce dostarczających motocykle, a mian.: A. J. S. Artiel, Raleich, Triumph, Matschless, B. S. A., Triumph T. N. Gillet.

Nr. 5112. firmy, dostarczającej maszynki do robienia papierosów.

Nr. 5114. firmy, która ma zapotrzebowanie na popiół cynkowany i hartcynk.

Nr. 5115. firmy, dostarczającej młynki do mielenia odpadków rogowych i kości.

Nr. 5119. fabryk, wyrabiających motory spalinowe do kutrów i łódek rybackich.

Nr. 5123. firmy, dostarczającej części zapasowe do lamp gazolinowych ulicznych (armatury).

Nr. 5124. firmy, dostarczającej sztance do wycinania różnych form z papieru, tektury i cieńkiej blachy.

Nr. 5126. firmy, która wyrabia ceglarki do zapędu motorowego do fabrykacji cegły wapiennej.

Nr. 5127. firmy, dostarczającej urządzenia do suszenia cegły.

Nr. 5128. fabryk, wyrabiających wewnętrzne mielniki do młynków do kawy.

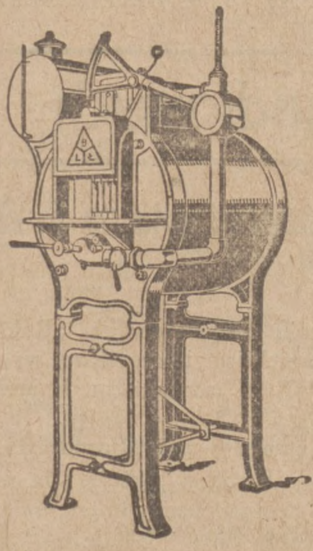
Nr. 5129. firmy, dostarczającej aparaty do lakierowania (czyli rozpylacze).

Nr. 5130. firmy, mającej zastępstwo na taśmy stalowe do maszyn krawieckich.

# „BRACIA LANGE"

## FABRYKA MASZYN i ODLEWNIA ŻELAZA Sp. Akc.

### ŁÓDŹ, UL. ANDRZEJA NR. 21.

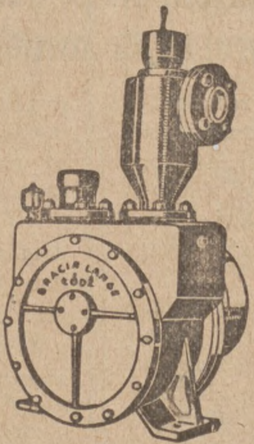


**Piece** jednokomorowe do hartowania, cementowania i odżarzania

**Piece** dwukomorowe, specjalnie do hartowania stali szybkotnącej

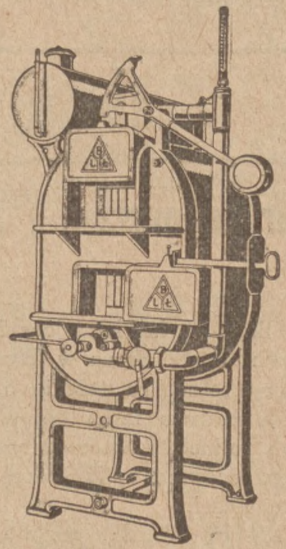
opalane ropą naftową lub gazem.
Temperatura do 1300° C.

**Piece** do grzania przy zastosowaniu kąpieli solnej lub ołowianej, z opałem ropnym lub gazowym



**Piece** do odpuszczania, z opałem ropnym lub gazowym

◆◆◆



**Wentylatory wysokiego ciśnienia** z ciśnieniem do 2000 m/m słupka wodnego, służące do uruchomienia pieców hartowniczych.

7516z

**Prospekty i oferty wysyła się na żądanie bezpłatnie**

7358

---



Fabryka
Manometrów, Gazomierzy
i Aparatów Gazowych

wykonuje, naprawia i wzorcuje:
MANOMETRY, WACUUMMETRY,
PYROMETRY oraz CIEPŁOMIERZE
wszelkiego rodzaju i do każdego celu

WODO- PARO- I GAZOMIERZE DO CELÓW PRZEMYSŁOWYCH I DOŚWIADCZALNYCH

7605z

**DOM PRZEMYSŁOWO-HANDLOWY**
**„CARBOPOL"**
WŁAŚC.: Inż. PIOTR TRACZ W KRÓL. HUCIE, G. ŚL. TEL. 390.

---



**POMPY** różnego rodzaju

do zapędu ręcznego, manażem i mechanicznego, do studzien zwykłych i głębokich

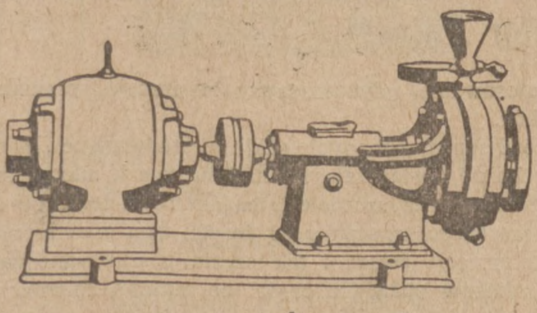
**Wiercenie studzien**
zwykłych i artezyjskich 5787

**J. Kopczyński i Sp.**

Poznań, Marsz. Focha 127
Nr. tel. 60-42 Rok zał. 1893

**Fabryka pomp i przedsiębiorstwo wiercenia studzien**

---



3240

**POMPY ODŚRODKOWE**

dla każdego rodzaju cieczy i każdą wydajność dostarcza:
**Fabryka Maszyn Górniczych, Katowice-Załęże**

---



7110

WIELKOPOLSKA
FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH
POZNAŃ
Łazarska nr. 2. Tel. 6340

**Zgrzebła** do koni i bydła.
Szufelki do węgli i śmieci - Blachy do placka - Haki do łóżek - Pierścienie do kos - Grabie żelazne - Szpadelki i grabki dziecięce
Uszka do obrazów.

# Odznaczenia Państwowe na Powszechnej Wystawie Krajowej

W jednym z następnych numerów naszego pisma podamy wykaz odznaczeń państwowych, nadanych na Powszechnej Wystawie Krajowej.

Firmy zainteresowane uprzejmie prosimy o doniesienie nam, za które eksponaty odznaczenie państwowe otrzymały.

Również wszystkie P. T. Firmy, które z tej okazji życzyłyby sobie zamieszczenia opisu względnie ogłoszenia w naszem piśmie, upraszamy o łaskawe nadesłanie nam swych zleceń i życzeń w ciągu tygodnia.

*REDAKCJA*
*„RYNKU METAL. I MASZYNOWEGO“.*

# Z życia placówek przemysłowo-handlowych

## Fabryka maszyn i narzędzi rolniczych M. S. Sarna w Płocku, nagrodzona na P. W. K. srebrnym medalem

Około 60 lat istniejąca fabryka maszyn i narzędzi rolniczych M. S. Sarna w Płocku, posiada około krzewienia kultury rolnej na terenie b. Kongresówki dobre zasługi, buduje bowiem kilka typów maszyn dla średniego i drobnego rolnictwa, które ulepszając stale na podstawie zdobytego doświadczenia, doprowadzić zdołała do najwyższej doskonałości.

Na P. W. K., gdzie również reprezentowaną była, ograniczyła się firma Sarna do pokazu niektórych tylko typów przez siebie budowanych maszyn i zademonstrowała tem samem swój postęp w produkcji. Z uwagi, że kieraty, czyli maneże, na terenach b. Kongresówki oraz na Kresach Wschodnich przez długie jeszcze lata będą najpopularniejszym środkiem napędowym w rolnictwie, placówka omawiana buduje 3 typy kieratów, model 1929 jest nowoczesną maszyną o całożelaznej konstrukcji i z samoczynnem smarowaniem łożysk. Młocarnia bezpieczeństwa „Reforma“ wyklucza budową swoją wszelkie nieszczęśliwe wypadki, co uznała również jury P. W. K. odznaczając ją medalem srebrnym.

Wspomnieć tu jeszcze należy o postępowym pod każdym względem typie wialni „Reforma“, która pod względem wydajności, dobrego doczyszczania i taniości, jest maszyną wprost idealną. Każdą wialnię „Reforma“ można z łatwością zamienić także na młynek do gatunkowania ziarna, co jest również wysoką zaletą. Produkcja młocarni oraz wialni „Reforma“ jest prawnie zabezpieczoną.

Pp. kupcom branży maszyn, którzy pragną zapoznać się bliżej z produkcją tej fabryki, wysyła firma M. S. Sarna w Płocku na życzenie bezpłatnie cenniki, opisy oraz bliższe informacje.

## Polskie Tow. Handlu z Francją, Warszawa, Moniuszki 5

Na polu potrzeb specjalnych maszyn, w niejednych jeszcze wypadkach zdani jesteśmy bądź to zupełnie na import lub też zasilamy rynek nasz fabrykatami specjalnemi. Podczas, gdy w pierwszych latach naszej niepodległości państwowej inwestycje w maszynach pokrywaliśmy głównie u najbliższego, choć wrogo do nas usposobionego sąsiada, w ostatnich jednak latach, ze względu na prowadzoną z Niemcami wojnę celną, oglądać poczęliśmy się za innemi, przychylniejszemi nam źródłami dostawy. Polskie Tow. Handlu z Francją, poczęło słusznie pracować na polu wzajemnej wymiany dóbr wytwórczych między Polską i Francją, doznając z tej racji szerokiego poparcia ze strony sfer gospodarczych.

Jak wynika z umieszczonego w piśmie naszem ogłoszenia, wspomniana firma poleca i dostarcza wprost ze swych magazynów światowej marki Rateau pompy odśrodkowe transmisyjne, motorowe i elektryczne oraz elektropompy pionowe specjalne dla użytku domowego w willach, pałacach, i t p. Maszyny te są niezrównane pod względem nowoczesnej i praktycznej konstrukcji, trwałości, oszczędnej pracy i niskiej ceny.

Firma Polskie Tow. Handlu z Francją dostarcza te maszyny na bardzo dogodnych warunkach kredytu.

## Silniki ropne typu „Motor Polski“

W przemyśle budowy maszyn w Polsce posiadamy kilka rozmiarami nawet poważnych zakładów, trudniących się fabrykacją motorów spalinowych. I przyznać trzeba, że nasze silniki ropowe w postępowej konstrukcji swej nie ustępują w niczem podobnym zapędowym maszynom zagranicznym. W Wielkopolsce specjalizuje się w budowie silników ropowych znana powszechnie firma **„Motor Polski“ Sp. Akc. w Żninie,** która dostarcza własnej konstrukcji motory ropne na 4, 6 i 8 KM. tak stacyjne dla celów przemysłowych, jak przewoźne, zmontowane na specjalnie silnem podwoziu czterokonnem dla potrzeb gospodarstw rolnych. Motory ropne omawianej firmy są pod względem wartości technicznej, konstrukcyjnie nowoczesnego typu, znajdując w przemyśle i rolnictwie dość szerokie zastosowanie, gdyż maszyny te pracują sprawnie i bez przeszkód.

Prócz silników ropnych, zakłady produkcyjne „Motor Polski“ w Żninie dostarczają również na rynek młocarnie motorowe z pełnem czyszczeniem, imadła równoległe i maszynowe, o szerokości szczęków 60 do 200 mm. oraz mechaniczne piły do rznięcia żelaza i tak często poszukiwane na rynku przez rolników pożądane części do maszyn żniwnych odpowiednie dla każdego typu.

Wszystkie wyszczególnione maszyny i części do maszyn firmy „Motor Polski“ odznaczają się precyzją wykonania i pod względem budowy oraz ceny współzawodniczą korzystnie z fabrykatami konkurencyjnemi.

## Wyroby „Węgierskiej Górki"

Najpoważniejszych rozmiarów odlewnią rur, urządzoną według najnowszych wymagań techniki odlewniczej jest „Węgierska Górka", Górnicza i Hutnicza Spółka Akcyjna w Węgierskiej Górce w powiecie żywieckim. Roczna wytwórczość tych zakładów wynosi 20.000 ton rur żeliwnych oraz 8.000 ton innych odlewów. Wyroby tej firmy znane są powszechnie w całym kraju, mimo to, nie od rzeczy będzie przypomnieć niektóre z czołowych fabrykatów jak: lanożelazne rury i kształtki wodociągowe i gazowe, kielichowe i kołnierzowe o różnej średnicy, rury do ekonomizerów, odlewy handlowe (płyty, ruszty, ramy, drzwiczki, piecyki i t. p.), odlewy budowlane i kanalizacyjne, odlewy maszynowe wszelkiego rodzaju, wlewnice do stalowni i odlewy kwasoodporne. Zbytecznem dodawać, że jakość wszystkich tych wyrobów odlewniczych jest pierwszorzędną i stoi na równomiernym, jeżeli nie wyższym poziomie od podobnych fabrykatów renomowanych zakładów zagranicznych.

## Lampy naftowo-żarowe „Polmet"

W obliczu coraz to nowych zdobyczy zwłaszcza w dziedzinie stosowania prądu elektrycznego posiadamy dziś bardzo wielką wygodę pod względem oświetlenia bądź to naszych gospodarstw domowych lub też przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych. Lampa naftowa ustąpiła wprawdzie miejsca nowoczesnym środkom oświetleniowym, lecz zupełnie wyrugować jej nie zdołano, gdyż mimo rozwoju gazownictwa i elektryfikacji, posiadamy w Polsce jeszcze obszerne tereny, dzielnice i liczne miejscowości, w których dla braku narazie innego, korzystamy z oświetlenia lampą naftową, która w ulepszonych typach wydaje również światło żarowe przy oszczędnem zużyciu paliwa. W tych typach lamp naftowych przodujące miejsce zajęła silnoświetlna lampa naftowo-żarowa fabrykatu Sp. Akc. „Polmet" we Lwowie.

Lampa naftowo-żarowa „Polmet" będąc najpopularniejszym typem tego rodzaju lamp, nadaje się doskonale do oświetlania ulic, placów, zabudowań, lokali handlowych i przemysłowych itd. Koszt oświetlenia, zależnie od wielkości palnika, wynosi na godzinę 5 do 8 groszy.

Fabryczny skład sprzedaży lamp naftowo-żarowych „Polmet" posiada **Biuro Techniczno-Handlowe „Jangos"** w Warszawie, Senatorska 38, które kupiectwu interesowanemu dostarcza wymienione lampy w terminie najkrótszym i na warunkach dogodnych.

## Zakład szlifowania cylindrów

Znana na gruncie poznańskim firma R. Gunsch w Poznaniu po zupełnej reorganizacji urządzeń technicznych i zmianie nazwy na **„Erge-Motor"** (dawniej R. Gunsch) **Poznań**, ul. Mylna 38, przeszła do produkcji i szlifowania cylindrów oraz wałków korbowych do motorów samochodowych, samolotowych i traktorowych od 30 do 200 m/m średnicy. Roboty te wykonuje firma „Erge-Motor" na najnowocześniejszej specjalnej maszynie do szlifowania fabrykatu szwajcarskiego, która umożliwia precyzyjne pracę z $^{1}/_{100}$ m/m dokładnością.

Specjalizowane warsztaty te wyrabiają prócz tego i posiadają stale na składzie tłoki żeliwne i tłoki aluminjowe we wszelkich rozmiarach do 150 m/m średnicy, dalej pierścienie tłokowe do 150 m/m średnicy oraz sworznie tłokowe i zawory z stali chromniklowej, cementowane. Zwracając na produkcję omawianej firmy uwagę, polecamy ją sferom interesowanym należnemu poparciu.

## Stemple, znaki i cyfry stalowe do wypalania w drzewie

Liczba w przemyśle metalowym specjalizujących się przedsiębiorstw na różnych polach pracy wzrasta z roku na rok, uniezależniając nas od wpływów zagranicznych. Wyroby grawerskie w stali dla potrzeb przemysłu i handlu niedawno jeszcze temu sprowadzaliśmy z obcych wytwórni. Dziś jest to zbytecznem, ponieważ posiadamy własne wytwórnie a między innemi na uwagę szczególniejszą zasługują **Zakłady Grawerskie w Stali G. Windyga w Warszawie**, przy ul. Żelaznej 66. Specjalnością tej firmy, którą polecamy poparciu czytelników naszych, są wszelkie roboty sztancowane, stemple i znaczki firmowe, dalej masowa fabrykacja cyfr i alfabetów stalowych różnych wielkości. Firma Windyga wykonuje wszelkie zlecenia w terminie najkrótszym ku zupełnemu zadowoleniu odbiorców.

## Fabryka maszyn, Emil Twerdy, Bielsk Cieszyński, ul. Długa 13.

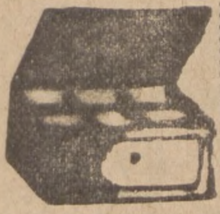
Firma Twerdy, która brała również udział w Powsz. Wystawie Krajowej w Poznaniu i wystawiała eksponaty swoje w hali przemysłu metalowego, buduje traki, pompy parowe oraz poszczególne części transmisyjne. Specjalnością jej są jednakże tokarki, które w konstruktywnem swem ujęciu łączą wszystkie zalety praktycznych i nowoczesnych tegoż typu maszyn. Jury Wystawy w ocenie swej przyznała firmie Twerdy w Bielsku za wyrób tokarek **mały medal srebrny.**

Interesowanym, którzy z produkcją tej fabryki zamierzają bliżej się zapoznać, udziela kierownictwo firmy wszelkich bliższych informacyj.

## „Elevator" Sp. Akc., dawniej Teodor Holtz i Kania & Kuntze w Katowicach, ul. Kamienna 4

Powyżej wymieniona firma zalicza się do poważnych zakładów górnośląskiego przemysłu ciężkiego. Dysponuje ona pcza odlewnią żelaza i metali, także odlewnią stali, dostosowaną do potrzeb budowanych w danych zakładach fabrycznych maszyn. Zakłady „Elevator" trudnią się budownictwem żelaznem i aparatów, dalej wykonują wózki wydobywcze, klatki wydobywcze, urządzenia transportu, dźwigi, żórawie, odlewy stalowe, koła zębate, zwrotnice, rozjazdy, złożenia kołowe, koszyki rolkowe oraz różne inne konstrukcje żelazne. Biuro firmy „Elevator" mieści się w Warszawie, przy ul. Sienkiewicza 1.

# KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU



**F. i R. KALESSE**
6494 KATOWICE, ul. Plebiscytowa 8.
**FABRYKA KAS PANCERNYCH**
Specjalność: kasy betonowo-pancerne, kasetki tylko dla odsprzedawcy

**ZAKŁADY GRAWERSKIE W STALI**
**G. WINDYGA**, Warszawa, Żelazna 66, tel. 503-58.
Specjalność:
Roboty sztancowane, stemple i znaczki firmowe. Masowa fabrykacja cyfr i alfabetów stalowych różnych wielkości. 8057

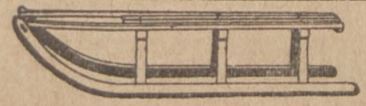


**„Siatkolin"**
Fabryka Lin i Siatek Drucianych w Zawierciu
Skrzynka poczt. 54. Tel. 105
poleca: 7610z
Liny, Siatki i Pasy druciane do najróżnorodniejszych celów

**Fabryka pieców i kuchen przenośnych**
dostarcza piece i kuchnie kaflowe przenośne — jak również wykonuje wszelkie roboty kaflarskie i zduńskie — z gwarancją 50% oszczędności na opale. — Przeróbka i przestawienie starych pieców —
Inż. A. Birszenk i Ska, Kraków, św. Tomasza 21. Tel. 2652
7710

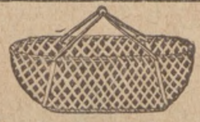
**ARMATURĘ** żeliwną, stalową i bronzową, jako to: wentyle, krany i zasuwy wszelkich typów, inżektory, manometry i t. p. do przewodów na parę przegrzaną i nasyconą
polecają
**JANCZEWSKI i FREYMARK**
Warszawa, Mokotowska 49.
2925c

**Jako specjalność wytwarzamy:**
miedź fosforową, metal biały łożyskowy oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali
**Theodor & Co.**
Zakłady Metalowo-Hutnicze
Gdańsk-Oliva, Danzigerstr. 26 7648



**SANECZKI**
z drzewa bukowego i jesionowego w najlepszem wykonaniu 7790
„MARS", Fabryka wyrobów drzewnych, Sp. z o. p., LUBLINIEC, G. Śląsk.
Biuro sprzedaży: KATOWICE, ul. Słowackiego 16.

**KOSZE druciane**
10 sztuk złotych 40.—
Nieznanym za zaliczeniem!

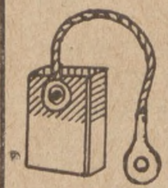


Cennik gratis!
**Siatki** czworokątne w każdym rozmiarze.
7768
**Siatki tkane** do młynków zbożowych
**Siatki Rabica**
**Alexander Maennel,** Fabryka ogrodzeń drucianych Nowy-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)

**Płyty fibrowe amerykańskie**
i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych
**S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154**
7131

**Trzcinę sufitową**
pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie
**Gustaw Glaetzner**
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

**„SUMMIT"**
brusiki naturalne są wyśmienite wszędzie do nabycia po cenie detalicznej
**Zł 1.40, 1.30, 1.20, 1.10**
Zastępca na Polskę: 8067
Inż. Ludwik Rączkowski, Kraków, Plac Marjacki nr. 9.



7991

**Szczotki węglowe**
Franko-polska Fabryka Szczotek Węglowych, Cieszyn n/Śl. poleca swoje wyroby wszystkich typów i gatunków, wykonywane z najlepszych francuskich półfabrykatów, mające zastosowanie we wszystkich gałęziach przemysłu, jak również do samochodów. Oferty na żądanie!

Wytwórnia i tłocznia wyrobów metalowych i galanteryjnych
**Fr. Kalaus, Poznań, ul. Woźna 10**
poleca solidnego wykonania wszelkie prace tłoczone (drykowane) w mosiądzu, aluminjum, alpadze, miedzi, białej blasze i t. p. Specjalność: Wyroby galanteryjne, rzeźnicze, elektrotechniczne, powoźnicze, fryzjerskie, biurowe oraz przybory turystyczne. 7798
Ceny niskie! Dostawa szybka!



**SPECJALNA PRACOWNIA DJAMENTÓW**
**H. SZEFTEL, Warszawa**
Graniczna 16 - egz. od 1882 roku
do tarcz szlifierskich i do rznięcia szkła. 8133




(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

# Spawanie przewodów w budowie rurociągów

Technika przeprowadzania rurociągów do wody, płynów palnych, gazów i pary, tak dla napędu maszyn, jak i ogrzewania w ostatnich czasach, zmieniła się znacznie dzięki zastosowaniu spawania, które wielce upraszcza łączenie przewodów ze sobą.

Rozwjiający się w dobie obecnej transport gazów zapomocą rurociągów, wymaga zwiększenia ciśnienia do granic możliwych, aby zmniejszyć straty na ciśnieniu i móc używać przewody o mniejszej średnicy. Z tej to przyczyny przewody stalowe ciągnione są dzisiaj często używane przy budowie kanalizacji, poza tem posiadają wiele dobrych stron. Są one o wiele wytrzymalsze od żeliwnych, co pozwala zmniejszyć grubość ścianki, a więc i ciężar a tem samem koszty transportu i zakładania są znacznie zmniejszone.

Używanie rur stalowych pozwala stosownie do terenu wyginać je wtedy, gdy w wypadku rur żeliwnych należy zachować wszelkie środki ostrożności, aby to nie nastąpiło, a szczelność jest bardziej zapewniona, gdyż żeliwo jest zwykle porowate.

Możność używania większych długości rur stalowych, dochodzących do 8—12 m., zmniejsza ilość połaczeń, a więc i koszty. Rury żeliwne nie mogą być dłuższe niż 4 m.

Poza tem rury żeliwne wymagają rowów większych rozmiarów, które mogą być zmniejszone w wypadku rur stalowych.

Ciągnione rury stalowe, odpowiednio pokryte warstwą smoły, doskonale konserwują się i doskonale nadają się do łączenia ze sobą zapomocą spawania, zastępując kołnierze i mufki dotychczas stosowane, które są źródłem nieszczelności. Połączenie spawane ma te same własności, co i pozostała rura. Eksploatacja rurociągów nie wymaga żadnych organów kontrolnych, jak to jest koniecznem przy połączeniach mechanicznych. Dzięki temu osiąga się znaczną oszczędność. Poza tem połączenie spawane ułatwia układanie przewodów i nie jest trudniejsze do wykonania niż jakiekolwiek inne połączenie.

Te wszystkie racje są dostateczne, aby usprawiedliwić coraz większe stosowanie spawania do połączeń rurowych w licznych krajach. Oddawna już wielkie przedsiębiorstwa stosują spawanie przy przeprowadzaniu rurociągów, dochodzących do olbrzymich długości.

Dotychczasowe instalacje dały tak dobre wyniki, że niewątpliwie dalszy rozwój jest zapewniony.

Spawacze nie powinni być obojętni na tak wielką dziedzinę zastosowania palnika, tem bardziej, że w tym wypadku jak i we wielu innych dobre wykonanie jest niezbędnym warunkiem powodzenia. Dobre wykonanie zależy od należytego przygotowania brzegów, używania materjałów jak najlepszej jakości — i zręczności spawacza. Spawanie rur różni się wielce od spawania blach płaskich ze względu na cylindryczną powierzchnię spawania, co wymaga pewnej praktyki. Często pozycja spawacza jest niewygodna, musi on wykonywać spawanie ponad głową i do tego w pozycji leżącej.

Pomimo to spoina powinna być wykonana bez zarzutu, gdyż naprawa nieszczelności po próbie nastręcza więcej trudności, niż wykonanie nowej spoiny.

Spawacz przed przystąpieniem do takiej roboty powinien się ćwiczyć na kawałkach rur w warunkach najgorszych, jakie może spotkać w praktyce, t. zn. w wypadku rur nieruchomych. Spawacz przekona się, że pomimo zręczności swojej w innych rodzajach prac, w tym wypadku spawanie będzie miał trudniejsze niż sobie wyobrażał.

# Spirytus jako paliwo

Zwiększające się stale ilości czynnych samochodów, samolotów, łodzi silnikowych i różnego rodzaju silników, używających jako paliwa benzynę, powoduje tak znaczny wzrost spożycia tego materjału, że według obliczeń znawców już po upływie trzech lat nietylko nie będzie można, jak obecnie, wywozić benzyny z Polski, lecz zabraknie jej na własne wewnętrzne potrzeby. Powstałaby wtedy konieczność sprowadzenia benzyny z zagranicy, z poważną szkodą dla bilansu handlowego, szczególniej, jeżeli przyjąć pod uwagę fakt, iż benzyna stanowi u nas jeden z niezbyt wielu poważnych przedmiotów wywozu.

W interesie państwa, zarówno ze względów gospodarczych, jak i obronnych, należy zastanowić się już dzisiaj bardzo poważnie nad tem zagadnieniem i rozpatrzeć możliwości niedopuszczenia do przywozu benzyny z zagranicy. Państwa, nie posiadające własnej benzyny i zmuszone do jej sprowadzania, używają obecnie do napędu silników różnych mieszanek, w których główną rolę odgrywa przeważnie spirytus. Wybór rodzaju mieszanki jest uzależniony od specjalnych warunków surowcowych każdego kraju. W Polsce bogactwa w tej mierze są znaczne i pod względem wyboru surowca dla mieszanek napędowych znajdujemy się w położeniu uprzywilejowanem, przyczem pierwszeństwo można tu oddać spirytusowi. Użyty jako część składowa mieszanki, w której inne części otrzymuje się przy pewnych niezbyt trudnych przeróbkach spirytusu, stanowi on znakomity materjał opałowy o wysokiej wartości kalorycznej.

Następnie należy przyjąć pod uwagę, iż wytwórczość spirytusu zmniejszyła się w Polsce w stosunku do przedwojennej o około 75 procent, przeważnie z powodu braku możliwości wywozowych. Wprowadzenie w użycie, jako paliwa, mieszanek spirytusowych przyczyni się przedewszystkiem do zwiększenia wytwórczości spirytusu, co wpłynie oczywiście dodatnio na położenie finansowe licznych gospodarstw wiejskich.

Nie bez poważnego znaczenia dla Państwa jest sprawa zwiększenia spożycia spirytusu dla celów technicznych, gdyż wtedy rozwój organizacyj, zwalczających alkoholizm i najskuteczniejsza nawet ich działalność, nie będą wywierać ujemnego wpływu na dochody, czerpane z Monopolu Spirytusowego.

Zagadnienie powyższe, mające niezmiernie doniosłe znaczenie państwowe, winno zainteresować bliżej naszych chemików, którzy będą mieli możność spożytkowania swej wiedzy i fachowego doświadczenia dla dobra kraju.

# Nowe wynalazki polskie

Na Wystawie w Poznaniu Polski Instytut Doświadczalny zademonstrował między innemi następujące wynalazki dokonane w Polsce.

Dział komunikacji:

*Resor* złożony z cienionych piór i żeber charakteryzuje się tem, iż nawet w wypadku pęknięcia i złamania się głównego pióra resor pozostaje czynnym, co znacznie powiększa moment bezpieczeństwa, w szczególności w komunikacji samochodowej. Dzięki zastosowaniu pomysłowego systemu rowków i wyżłobień w piórach resoru uskutecznia się równomiernie samoczynne oliwienie tychże.

*

*Dętka samochodowa podzielona na komory* jest bardzo ciekawym a pomysłowym wynalazkiem, dążącym do uniknięcia w razie pęknięcia dętki niezbędności jej zamiany, gdyż w dętce komorowej jedynie mała część dętki przestaje naskutek defektu być czynną, reszta zaś zdrowych komór trzyma całą dętkę w stanie zdatnym do dalszego użytku. Dowcipnem jest rozwiązanie równoczesnego pompowania wszystkich komór i samoczynnego zamykania każdej komory bez zastosowania zwykłych wentyli.

*

*Przyrząd do sygnalizowania nazewnątrz* szybkości ruchu samochodów jest celowem rozwiązaniem kwestji kontroli tej szybkości przez organa policyjne i niewątpliwie przysłuży się znacznemu obniżeniu ilości wypadków samochodowych. Przyrządem tym zainteresowało się Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i zamierza wprowadzić go w życie w Polsce.

*

*Łódź ratunkowa niewywrotna* dla okrętów oceanicznych charakteryzuje się swoistą budową i szczelnem zamknięciem jej wnętrza w stosunku do wody. W korpusie łodzi znajdują się poziome podłużne rury gumowej, umieszczone w masie korkowej odrutowane nazewnątrz siatką metalową. Łódź jest zaopatrzona w motor, posiada wszelkie urządzenia sanitarne, radjo, stację nadawczą itp. Bezspornie wynalazek ten jest bardzo na dobie w związku ze zupełnie prymitywnem zaopatrzeniem się współczesnych nawet luksusowych okrętów oceanicznych w środki ratownicze. Łódź ta jest bardzo tania, a powiększa moment bezpieczeństwa podróży morskich w znacznym stopniu. Niestety, do realizacji tego pomysłu w Polsce są poważne przeszkody, gdyż nie posiadamy odpowiedniej floty morskiej, natomiast wynalazek nadaje się do realizacji przedewszystkiem w państwach, mających większe linje oceaniczne.

*

*Rower wodny* reprezentowany jest w dwóch powysłach. Jeden już zrealizowany i podziwiany na jeziorze w Ludwikowie pod Poznaniem, drugi znajduje się w stadjum projektu i polega na zastosowaniu zwykłego roweru do komunikacji wodnej.

## Przezroczysta stal

W Berlinie odbywała się niedawno wystawa metali, używanych we współczesnym przemyśle. Wśród wielu ciekawych eksponatów, przedstawiających różne stadja obróbki metali, niezaprzeczenie najciekawszym był jeden: stal przezroczysta. — Jakkolwiek zdaje się to brzmieć paradoksalnie, stal taka istnieje, a wynalazcą jej jest prof. K. Mueller.

Ten sam uczony dwa lata temu otrzymał przezroczyste płytki złota, obecnie zaś wynalazł proces, który daje stosować się do wszystkich metali, a więc i do otrzymania przezroczystej stali. Dzięki temu wynalazkowi stal może być walcowaną w blaszki o grubości kilku miljonowych części cala i staje się wtedy tak przezroczysta, jak szkło. Nawet słabe promienie „alfa" przechodzą swobodnie przez podobne płytki. Grubość płytek jest tak nikła, iż nie może być bezpośrednio zmierzoną zapomocą żadnego ze znanych sposobów, a tylko zostaje określona na zasadzie ciężaru gatunkowego blaszek.

Jednocześnie najtwardsza stal przy takiej grubości staje się nadzwyczaj elastyczna. Np. arkusz podobnej stali o wymiarach kwadratu 15 cali ustawiony w odległości jednego yarda od wentylatora ugina się od prądu powietrza, na podobieństwo powierzchni wody, poruszanej przez wiatr. Dodać należy, że płytki przezroczystej stali są przygotowane z matematyczną ścisłością wszędzie co do jednakowej grubości, a pozatem są jakościowo jednakowe, bez braków i wad powierzchni. Wogóle stal przy tej idealnej nawet grubości zachowuje wszystkie własności zyskuje nową, to jest zupełną przezroczystość. Stal zatem w tym stanie przepuszcza promienie świetlne katodowe, roentgenowskie i radjoaktywne, dając równocześnie magnetyzować się. Przewodnictwo jej cieplne jest ograniczone.

## RZECZY CIEKAWE

### BEZPIECZNE AEROPLANY PRZYSZŁOŚCI.

Za dwa lata każdy, kto tylko zdolny jest chodzić nie zataczając się i nie miewa napadów epilepsji, będzie mógł latać w aeroplanie nabytym dla własnego użytku po kilku godzinach praktyki. Przepowiednię tę wygłosił niedawno budowniczy wielkich aeroplanów Forda, zaopatrzonych w trzy motory każdy i zabierający po piętnastu pasażerów naraz. Przepowiednia ta nie jest tak bardzo fantastyczna, jakby się mogło wydawać.

Budowniczy przewiduje, że za pięć lat najdalej budowane będą aeroplany pasażerskie, w których pilot będzie odgrywał rolę mniejwięcej taką, jak operator tramwaju obsługiwanego przez jednego człowieka, pełniącego obowiązki i motorowego i konduktora. Stanie się to możliwem dzięki nowym urządzeniom ułatwiającym kierowanie i zapewniającym bezpieczeństwo.

Inżynierowie zajęci są obecnie udoskonaleniem mechanizmu do nadania równowagi aeroplanom. Pilot aeroplanu zaopatrzonego w taki mechanizm, po wzniesieniu się nad ziemię, nastawi aparaty sterowe na potrzebny kierunek i potrzebną wysokość — i już potem będzie miał ręce na długi czas wolne: mechanizm gyroskopowy utrzyma aeroplan w równowadze bez względu na wszelkie możliwe powiewy wiatru i na tak zwane „kieszenie powietrzne", czyli miejsca, w którym aeroplan zapada się wdół z powodu nagle zmniejszonej gęstości powietrza. Pilot odczeka, aż aeroplan wzniesie się na największą wysokość, na jaką aparat kontrolujący jest nastawiony, poczem opuści swe siedzenie i zajmie się odbieraniem biletów, także dopilnowywaniem, aby pasażerowie mieli podróż możliwie przyjemną i wygodną. Ciągła obecność pilota przy aparacie kierowniczym przestanie być konieczna.

Upraszczanie sposobów kierowania aeroplanami tak szybko postępuje naprzód, że każdy będzie mógł nauczyć się sztuki lotniczej w przeciągu kilku godzin nie dalej jak za dwa lata. Za cztery lata mniejwięcej wszystkie aeroplany obecne staną się przestarzałemi, wobec zmian radykalnych, jakie zajdą w budowie aeroplanów. Ogromna ilość kapitału, ulokowanego we fabrykach aeroplanów obecnie, może się okazać — zmarnowaną; natomiast otworzy się pole do ulokowania jeszcze większej ilości kapitałów w aeroplanach nowego typu.

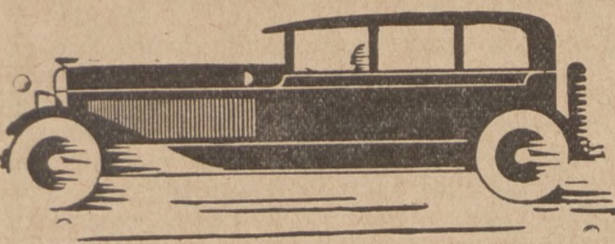
## KRONIKA BIEŻĄCA

### PORT LOTNICZY NA ATLANTYKU.

Z Nowego Jorku donoszą iskrowo: W Stanach Zjednoczonych zawiązało się towarzystwo budowy i eksploatacji pływającego portu lotniczego na Atlantyku.

Towarzystwo to rozpoczyna w najbliższym czasie budowę portu lotniczego, który będzie urządzony w odległości 500 kilometrów od wybrzeża amerykańskiego, między Nowym Jorkiem a wyspami Bermuda.

Specjalne urządzenie ma chronić lotnisko pływające od kołysania go przez fale morskie i będzie przymocowane zapomocą kotwic i długich silnych łańcuchów do dna oceanu.



# Dział Samochodowy

## Fachowa obsługa samochodu zwiększa jego wartość

W Polsce automobilista, który odważy się wyjechać poza najbliższe okolice swego zastępstwa samochodowego, jest w razie wypadku zdany na łaskę losu. O ile nie jest zawodowym mechanikiem i nie wozi ze sobą całego arsenału części zapasowych, nie pozostaje mu nic innego, jak udać się na poszukiwanie koni, które z wielkim mozołem transportują uszkodzony wóz do najbliższego miasteczka, gdzie czasami można znaleźć jakiś warsztat samochodowy. Bez względu na to, czy warsztat ten wzbudza zaufanie czy nie, automobilista zmuszony jest z pomocy tej korzystać. We większości wypadków jednak pomoc taka nie kładzie kresu nieszczęściu, lecz jeszcze je powiększa, albowiem warsztat, za którym nie stoi żadna poważna firma samochodowa, nie posiada ani oryginalnych części, ani fachowych mechaników.

Tego rodzaju naprawy nietylko są kosztowne, lecz skracają życie samochodu, który w niedługim czasie staje się niezdatny do użytku. Odsprzedanie takiego samochodu staje się zupełnie niemożliwe, co naraża właściciela na dotkliwą stratę.

Ten stan rzeczy wytworzył konieczność zorganizowania należytej obsługi, która zapomocą stacyj, rozrzuconych po całym kraju, mogłaby nieść pomoc automobilistom.

Problemem tym nie zajmowano się u nas dotąd wcale. Zagranicą, a zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, ten stan rzeczy zmienił się całkowicie w ostatnich latach, co w dziedzinie automobilizmu wywołało tyle poważnych zmian.

Dzisiejszy nabywca interesuje się już nietylko wyglądem i zaletami wewnętrznemi nowego modelu, lecz chce mieć pewność, że robi dobrą inwestycję pieniężną z uwagi na ewentualną odsprzedaż samochodu w przyszłości. Ten wzgląd przyczynia się do wywierania coraz większego nacisku na organizację całkowitej obsługi samochodów, bo tylko taka organizacja pozwoli na utrzymanie wozu w odpowiednim stanie przez dłuższy okres czasu.

Zapewnienie obsługi staje się jednym z najważniejszych czynników przy sprzedaży nowego samochodu, jak n. p. kwestja barwy lub szybkiego startu.

Nabywając samochód, każdy chce mieć pewność, że w razie potrzeby zawsze i wszędzie znajdzie stacje obsługi, gdzie wyszkoleni fachowcy zaopatrzą go we wszelkie części oryginalne, dostarczone z danej fabryki.

Rozumiejąc znaczenie powyższego problemu, postępowi przemysłowcy pomagają wszelkiemi sposobami swym zastępcom w postawieniu stacyj obsługi na wysokim poziomie. I u nas w Polsce zwrócono już na te rzeczy uwagę. General Motors w Polsce jest pierwszem przedsiębiorstwem samochodowem, które zorganizowało „Objazdową Szkołę Obsługi". Szkoła ta objeżdża kolejno wszystkie placówki General Motors w Polsce celem fachowego wyszkolenia mechaników stacyj obsługi, aby w ten sposób zapewnić właścicielom wozów General Motors tanią i fachową obsługę i tem samem przedłużyć okres użyteczności tych wozów.

Objazdowa Szkoła Obsługi General Motors przeprowadziła już dwutygodniowe kursy instrukcyjne w Białymstoku, Warszawie i Poznaniu, a obecnie kurs taki przeprowadza w Częstochowie, we firmie „Elibor".

## Reklamowy objazd dróg polskich autobusu G. M. C. z karoserją „Samolot"

Rozwój komunikacji autobusowej w Polsce idzie w bardzo szybkiem tempie. Świadczą o tem dane statystyczne. W roku 1924 wszystkich autobusów było w Polsce zaledwie 412. W następnym roku cyfra ta podwoiła się, a rok 1929 liczy już 2334 autobusy, krążące po drogach polskich.

Rzadka sieć kolejowa w Polsce, oraz tani koszt przejazdu autobusu wskazują, że komunikacja ma olbrzymie widoki rozwoju.

Należy zaznaczyć, że obecnie karoserje autobusowe wyrabiane są całkowicie w kraju, co przyczynia się ogromnie do rozwoju pomocniczego przemysłu samochodowego w Polsce.

Jak karoserje te wyglądają, czytelnicy nasi będą mogli przekonać się naocznie, ponieważ dn. 3 listopada rb. przybywa do Poznania autobus na podwoziu G. M. C., karosowany w fabryce karoseryj „Samolot" w Poznaniu.

Autobus ten wysłany został przez „General Motors w Polsce" w objazd po kraju, celem zademonstrowania publiczności, że może mieć eleganckie, tanie, wygodne i bezpieczne autobusy, zamiast obecnie kursujących, które z nielicznemi wyjątkami zaledwie zasługują na zaufanie.

# Wygodna jazda przestała być właściwością drogich samochodów

Parę lat temu uważano powszechnie, że wygodna jazda jest przywilejem szczęśliwych posiadaczy drogich wozów. Wszelkich udoskonaleń w tej dziedzinie oczekiwano jedynie od samochodów luksusowych. Z biegiem czasu poglądy te zmieniły się całkowicie; obecnie bowiem tanie wozy zapewniają równie wygodną jazdę, jak i najdroższe.

Wszystkie najnowsze ulepszenia udostępniane są natychmiast jak najszerszym rzeszom automobilistów. W ciągu ostatnich paru lat znormalizowano cały szereg udoskonaleń i wprowadzono je do masowej produkcji tanich wozów. Jest to jednak możliwe do zastosowania tylko w przedsiębiorstwach, które rozporządzają wielkiemi zasobami kapitałów.

Wytwórcy zdają sobie sprawę, że wygodna jazda jest przy sprzedaży równie ważkim argumentem, jak np. niedroga dostawa. Publiczność nie zadawala się już obecnie 20-konnym motorem i bez względu na cenę wozu, uważa opony balonowe i amortyzatory za rzeczy niezbędne.

Wszystkie te udoskonalenia przyczyniają się wybitnie do tego, że nawet jazda po złych drogach przestaje być męczącą. Ma to specjalne znaczenie dla Polski, a zwłaszcza dla naszych obszarów centralnych i wschodnich, które pod względem drogowym tyle jeszcze pozostawiają do życzenia. Dawniej jazda samochodem mogła tam więcej znużyć, niż końmi; dziś stosunki te zmieniają się całkowicie, czego dowodem zwłaszcza niezwykły wzrost komunikacji autobusowej.

Najbardziej luksusowe i nowoczesne samochody nie mogą dziś współzawodniczyć co do wygodnej jazdy z należycie spopularyzowanemi taniemi wozami. Właściciele bowiem tych ostatnich oczekują zazwyczaj odpowiednich udoskonaleń od nowych modeli posiadanej marki.

Powyższe postulaty najlepiej docenił koncern General Motors, którego inżynierowie pracują wciąż nad udoskonaleniem zawieszenia resorów i zapewnieniem w ten sposób wygodnej jazdy.

# Rozwój światowej komunikacji samochodowej

Wedle sprawozdania ogłoszonego w „Przemyśle Metalowym", znajdowało się na kuli ziemskiej w dniu 1 stycznia 1929 r. 31.930.033 samochodów i 2.222.934 motocykli. Z liczby tej przypada na:

| | automobili | motocykli |
|---|---|---|
| Amerykę | 26 308 342 | 133 626 |
| Europę | 4 218 986 | 1 851 550 |
| Australję | 707 690 | 126 609 |
| Azję | 416 743 | 52 781 |
| Afrykę | 278 272 | 58 368 |
| Razem: | 31 930 033 | 2 222 934 |

W stosunku do 1927 roku ilość automobili wzrosła w 1928 roku o 3 291 417 sztuk, z czego przypada na Amerykę 2 494 019 sztuk, a na Europę 605 609 sztuk. Z liczby 4 218 986 samochodów w Europie przypada największa ilość pojazdów motorowych na Anglję: samochodów — 1 327 109, motocykli 715 481.

Ciekawym jest stosunek ogólnej cyfry pojazdów motorowych (samochodów i motocykli) do ilości zaludnienia w poszczególnych krajach europejskich:

| | pojazdów motorowych | ludności na jeden pojazd |
|---|---|---|
| Anglja | 2 087 590 | 31 |
| Luksemburg | 9 005 | 32 |
| Danja | 100 452 | 38 |
| Francja | 1 358 900 | 41 |
| Szwecja | 172 618 | 46 |
| Szwajcarja | 100 500 | 65 |
| Holandja | 116 383 | 79 |
| Belgja | 148 225 | 80 |
| Finlandja | 38 108 | 104 |
| Niemcy | 1 010 000 | 121 |
| Hiszpanja | 191 501 | 132 |
| Włochy | 252 000 | 220 |
| Austrja | 63 700 | 232 |
| Czechosłowacja | 75 981 | 260 |
| Węgry | 24 700 | 498 |
| Rumunja | 30 190 | 526 |
| Polska | 31 000 | 1000 |
| Jugosławja | 13 200 | 1200 |
| Rosja | 47 000 | 3300 |

Jak widzimy z powyższego zestawienia, Polska stoi tu na szarym końcu.

# Bezpieczeństwo i pewność jazdy samochodowej jako hasło 23-go Salonu Samochodowego w Paryżu

Tegoroczna wystawa paryska odbyła się pod hasłem bezpieczeństwa i pewności jazdy, to znaczy główny wysiłek wystawców skoncentrował się na szczegółach zmiany biegów i kierownicy, na zawieszeniu i resorowaniu, oraz na przyrządach hamujących. Francuzi, mistrzowie w wyścigach, które przecież są szkołą bezpieczeństwa i pewności wozu, uczynili w roku bieżącym z owej „securite" zagadnienie naczelne, z pewną dozą słuszności, przeciwstawiając te swoje walory konstrukcyjne niektórym markom niefrancuskim. Tak więc, wraz z rosnącą szybkością samochodu, zatroszczono się o to, aby średnia drogowa mogła wypadać jak najbliżej maksymum szybkości, aby zwalczyć tak groźne „złe leżenie" na wirażach, zamiatanie szosy tyłem maszyny, zarzucanie przy hamowaniu, a wogóle — łatwe wypadanie z kierunku. Szczególnie u nas, po tylu ostatnich tragedjach samochodowych, hasło naczelne bezpieczeństwa, które miało dominować w opracowaniu typów na rok 1930, spotkać się musi z największem uznaniem.

Wśród pomocy i akcesoryj samochodow. i garażowych uwagę turystów i sportsmenów wzbudzały: szybko odmykające się i piękne w linjach kufry, nowe bagażniki, motorki do pompowania pneumatyków, przyrządy do mycia karoseryj i lakierowania celulozą, dźwigi i lewary na oliwie; lewary stałe, umieszczone

pod podwoziem i wprawiane w ruch pedałem, ogrzewacze, pomysłowe lustra ostrzegawcze i bezpieczniki dla błotników, różne nowe amortyzatory; bezpieczniki przeciwpożarowe; zapalniczki i papierośnice, phary przeciw mgle, okulary przeciwsłoneczne, zapasowe baterje elektryczne, zawsze gotowe do użycia, umywalnie podróżne, wycieraczki automatyczne na cały odwietrznik, przyrząd do sprawdzania hamulców; nowy karburator Berguila, regulujący automatycznie dopływ benzyny, pomysłowe siatki limuzynowe na rzeczy, automatycznie napełniana smarownica; przyrząd „Tribloc", zabezpieczający samochód przed złodziejem: nowego kształtu bańki benzynowe i oliwne, uniwersalne magneta; nowe świece z idealnym izolatorem; emalja „na zimno" Nitrolax, wulkanizatory — i ktoby wszystko potrafił zliczyć!

Zmiany w skrzynce biegów, tak w kierunku 2-biegowym, jak i 6—8 biegowym, znalazły w salonie dalszych pionierów, tak samo, jak i napęd na przednie koła, uznany już oficjalnie przez świat samochodowy za idealnie rozwiązujący sprawę trzymania się kierunku najbardziej wirażującego.

Sprawa hamulców, subtelna ze względu na to, że każdy typ wozu właściwie wymagałby osobnego traktowania i dlatego, że dotyka zagadnień metalurgji (metal, z którego robiono bębny, lub szczęki hamulcowe) i fizyki malekularnej, bardzo zajęła niektóre laboratorja fabryczne we Flancji i wpływ wody, kurzu, szybkości, oliwy, ciśnienia, siły odśrodkowej — jest badany. Nowości salonu w tej dziedzinie muszą być jednak jeszcze wypróbowane praktycznie i wszechstronnie.

Poza tem uwzględniono również cały szereg technicznych udoskonaleń, które wymagają jednak specjalnego omówienia.

# Obrady Międzynarodowego Kongresu Samochodowego

W Paryżu odbył się Międzynarodowy Kongres Normalizacyjny Samochodowy, mający na celu ujednostajnienie międzynarodowych norm samochodowych różnych państw. Kongres zorganizowany został przez „Bureau international de normalisation de l'automobile" na mocy uchwały, powziętej na Międzynarodowym Kongresie Centralnego Komitetu Normalizacyjnego („International Standard Association"), który odbył się w październiku 1928 r. w Pradze.

„International Standard Association" składa się z delegatów Austrji, Belgji, Czechosłowacji, Danji, Francji, Finlandji, Holandji, Japonji, Niemiec, Polski, Rumunji, Rosji, Szwecji, Szwajcarji, Włoch i innych i ma swą siedzibę w Zurychu.

Stowarzyszenie to nie zajmuje się bezpośrednio normalizacją, ale powierza ją poszczególnym krajom, stosownie do gałęzi przemysłu, rozwiniętego w danym kraju. Kierownictwo normalizacji łożysk kulkowych powierzone zostało Szwecji, gwintów Szwajcarji, pasowań — Niemcom i obecnie samochodów — Francji.

Na ostatnim kongresie w Paryżu najliczniej reprezentowana była Francja (przez 50 dyrektorów, inżynierów, techników, oraz konstruktorów i fabrykantów akcesoryj i części zamiennych), następnie inne państwa, jak: Belgja, Czechosłowacja, Niemcy, Polska, Rumunja, Szwajcarja, Włochy (około 30 delegatów — inżynierów i techników zagranicznych fabryk samochodowych). Obrady kongresu odbywału się w salonach Klubu Automobilowego Francji przy placu Zgody.

W pierwszem półroczu 1929 r. wywóz samochodów ze Stanów Zjednoczonych przewyższył pod względem wartości będący dotychczas na pierwszem miejscu wywóz bawełny. W pierwszem półroczu 1929 r. wartość wywozu samochodów wzrosła o 36,4 proc., gdy jednocześnie wywóz bawełny spadł o 13.9 proc. Z pośród krajów europejskich, importujących amerykańskie samochody osobowe, na pierwszem miejscu stoją Niemcy, następnie Belgja, Szwecja, Hiszpanja i Anglja.

## KRONIKA AUTOMOBILOWA

### EUROPEJSKI KARTEL AUTOMOBILOWY PRZECIWKO AMERYCE.

W najbliższych dniach zebrać mają się w Paryżu na specjalnej konferencji przedstawiciele wszystkich europejskich fabryk automobilowych. Celem konferencji będzie stworzenie jednolitego frontu europejskich fabryk automobilowych dla zwalczania konkurencji amerykańskiej.

W szczególności nowy kartel fabryk europejskich przeprowadzić ma u poszczególnych rządów europejskich wydatne ograniczenie importu automobili amerykańskich do zainteresowanych państw europejskich. — Czy jednak rezultaty tej konferencji dadzą się praktycznie zrealizować — wydaje się mocno wątpliwem. Przemysł automobilowy Europy jest jeszcze za słaby i za młody, by mógł wystąpić do skutecznej walki z amerykańskimi królami samochodowymi, dysponującymi olbrzymiemi kapitałami i operującymi taniemi cenami, oraz tanim kredytem.

### BUDOWA NOWEGO OLBRZYMIEGO SAMOCHODU WYŚCIGOWEGO.

W angielskich zakładach Sunbeam-Talbot jest w budowie nowy olbrzymi samochód wyścigowy, przeznaczony do pobicia rekordu szybkości. Potwór ten posiadać będzie po 1000 koni każdy, i będzie mógł rozwinąć szybkość 480 km. na godzinę. Kierować będzie tą machiną Mr. Kaye Don, znany automobilista angielski, zdobywca szeregu rekordów.

Kilka pism angielskich stawia pytanie, poco robi się takie rzeczy. Automobilizm nie ma z tego żadnego pożytku, gdyż podobne wehikuły z samochodem mają tylko tyle wspólnego, że posiadają także motor i cztery koła. Poza tem nic, ponieważ osiągana przez nie szybkość do praktycznego wyzyskania przez samochody się nie nadaje. Gdyby olbrzymie sumy, jakie poświęca się na takie ekstrawagancje i bezcelowe zabawy, zużyte zostały na próby nowych konstrukcyj samochodowych, automobilizm miałby z tego znacznie większy pożytek.

### NOWE PRAWO ASEKURACYJNE.

W Ameryce każdy automobilista ubezpiecza się w towarzystwach asekuracyjnych od wszystkich skutków jakie mogą pociągnąć za sobą nieszczęśliwe wypadki. A więc zabezpieczony on jest i od ewentualnego płacenia osobom trzecim odszkodowania za wyrządzone szkody i straty, spowodowane wypadkiem.

Tak samo było i we Francji. Obecnie jednak francuska Izba Deputowanych przyjęła projekt nowej ustawy, który zabrania automobilistom ubezpieczać się na więcej niż 90 proc. wyrządzonych strat. W ten sposób 10 proc. szkód i strat musi pokryć każdy automobilista ze swojej własnej kieszeni. Uchwalając to prawo, Izba wychodziła ze słusznego założenia, że kierowca samochodu będzie jeszcze więcej ostrożny podczas jazdy, jeżeli w razie wypadku będzie musiał część odszkodowania pokryć z własnego kapitału.

# RZEŹNIE

zechcą zwrócić się do

## LLOYDU BYDGOSKIEGO Tow. Akc.

który wyrabia i dostarcza:

WSZELKIE URZĄDZENIA MECHANICZNE, KOLEJKI WISZĄCE I ROZJAZDY JEDNO- I DWU-SZYNOWE, WÓZKI, WIESZAKI, HAKI, ŻÓRAWIE ŚCIENNE I SŁUPOWE, DŹWIGARKI RÓŻNYCH SYSTEMÓW, WÓZKI DO FLAKÓW, KONFISKAT I ODPADKÓW, STOŁY, ZBIORNIKI, KADZIE I T. P. WSZELKIE KONSTRUKCJE ŻELAZNE.

REPERUJE: KOTŁY I MASZYNY PAROWE, MOTORY, POMPY, KOMPRESORY I T. P.

**FABRYKA MASZYN Kapuściska-Małe**

Telefon 127

OFERTY i KOSZTORYSY NA ŻĄDANIE

**ZARZĄD:**

Bydgoszcz, Grodzka 28. Telefon 471, 472, 259.

**Oddziały:**

| w Gdańsku | w Warszawie |
|---|---|
| Schäferei 15/18 | Port Wiślany, ul. Zamojskiego 2 |
| TELEFON 274-46 | TELEFON 134-19 |

PRZEDSTAWICIELSTWA:

**Poznań:** Biuro Techniczne St. Gustowski, ul. Skarbowa 20.
**Bydgoszcz:** Inż. T. Krieger, ul. Ks. Markwarta 5.
**Starogard:** Bud.-arch. Fr. Borchardt, ul. Kościuszkowska 23.
**Modlin:** Rudolf Wochartz, Nowy Dwór, pod Modlinem, ul. Mickiewicza 10. 7327



# PALENISKA

do lokomobil i lokomotyw płużnych
**ściany** gardzielowe, **ściany** sitowe
oraz wszelkie prace
**kotlarskie**
wykonuje

## Centrala Pługów Parowych T. z o. p.

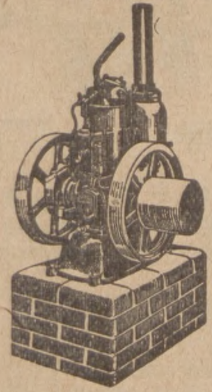
**FABRYKA MASZYN i KOTLARNIA**

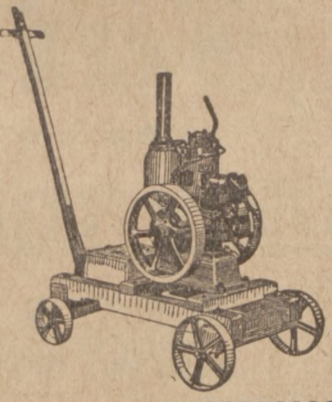
**Poznań**

św. Wawrzyńca 36

Telef.: 6117, 6950 Adr. telegr.: Centropług

7727





# Motory ropne 4, 6 i 8 KM.

7294w stacyjne i przewoźne

**Młocarnie motorowe** z pełnem czyszczeniem

**Imadła** równoległe i maszynowe, szerokość szczęk 60—200 mm.

**Piły** mechaniczne do rznięcia żelaza **Części** do maszyn żniwnych

poleca

## „Motor Polski" Spółka Akcyjna w Żninie

Adres telegr. „Motor" Telefon nr. 82

7139

Wszelkich

# kliszy i rysunków

w dobrem wykonaniu i prędko dostarcza

## Drukarnia „KUPIEC"

ul. Wielka 10 **POZNAŃ** Telefon 2277

# O adres prosimy

Szan. Czytelników w Małopolsce prosimy o wskazanie nam adresu p. **M. Bączyńskiego**, ostatnio zamieszkałego w **Brodach**, właściciela Pierwszej Krajowej Wytwórni Tłoczni Owocowych.

Administracja
„Rynku Metalowego i Maszynowego"
Poznań, Wielka 10.

Handel i Przemysł Rowerowy
Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

## Rowery i motocykle typu amfibji

Są tematy, które raz poruszone, prawie nigdy nie chcą się wyczerpać. Do takich właśnie tematów należy rower wodny, oraz jego starszy brat, motocykl. Przed paru tygodniami pisaliśmy o maszynach tego typu i od tego czasu nie możemy się rozstać z niemi, gdyż nasi Czytelnicy wciąż zwracają się do nas z różnemi zapytaniami i przysyłają nam opisy maszyn, które sami zbudowali, lub też mają zamiar wykonać. Nie jesteśmy w stanie omówić wszystkie typy, ani też przeprowadzić rzeczowej dyskusji o nich, gdyż narazie przynajmniej nie posiadamy dostatecznej ilości danych technicznych, musimy więc ograniczyć się do podania najciekawszych, lub też najwięcej praktycznych pomysłów. Dla ułatwienia sobie pracy, omówimy listy naszych Czytelników w porządku chronologicznym ich nadejścia. Zaczniemy od pana L. Caisa z Przemyśla, który zawiadomił nas, że zbudował rower z pływakami, mogący poruszać się po wodzie, lub też po zwykłej drodze. Ponieważ brak rysunków nie pozwala nam na bliższe omówienie technicznych szczegółów konstrukcji, ograniczamy się do orzeczenia pewnej, bardzo poważnej instytucji, która zajmowała się badaniem nowego wynalazku. Tekst orzeczenia podajemy na wyłączną odpowiedzialność p. L. Caisa, który dostarczył nam opis. Otóż wzmiankowana komisja techniczna skonstatowała, że:

„Przedstawiony komisji model zupełnie pojedynczej konstrukcji składa się z roweru (damskiego) powszechnie używanego, do którego dobudowano 2 cylindryczne pływaki z blachy cienkiej, wewnątrz puste, rozmieszczone na ruchomych dźwigniach po obu stronach roweru wzdłuż jego osi. Pływaki mogą być podnoszone i opuszczane, w zależności od użycia roweru na lądzie, lub wodzie. Na kole napędowem rozmieszczono płetwy, zapomocą których przy obrotach koła tylnego rower porusza się swobodnie po wodzie. Prócz tego rower posiada na przodzie mały ster opuszczalny do kierowania przy pływaniu. Podczas próby, dokonanej na rzece San, skonstatowano, że przy szybkości wiatru 4 m/sek. i szybości wody około 1 m/sek., przy obciążeniu 70 kg. (może być obciążony do 150 kg.) rower swobodnie i lekko w dowolnych kierunkach porusza się z wodą i pod wodę, utrzymując w zupełności równowagę.

Rower przepłynął w powyższych warunkach rzekę San około 70 m. szerokości w czasie dwóch minut. Przejście w bród Sanu w miejscu demonstrowania byłoby ze względu na głębokość niemożliwe.

Po podniesieniu pływaków (w czasie 0.5 min.) tenże rower z zupełnem powodzeniem użyty był na lądzie i wymaga tylko zwykłej umiejętności jazdy. Rower wodny mógłby być z dużem powodzeniem użyty, biorąc pod uwagę jego lekkość (rower 7 kg., pływaki 5 kg.), nieskomplikowaną konstrukcję, swobodę poruszania si ęna wodzie i lądzie, oraz jego przypuszczalną taniość".

Z orzeczenia tego widzimy, że maszyna p. Caisa należy do typu „ziemnowodnych" rowerów, czyli t. zw. amfibij (używamy modnego zagranicą terminu).

Drugą maszyną, która mamy zamiar omówić, jest lekki motocykl p. Z. M. (z powodu niekompletnego wykończenia konstrukcji, oraz chęci wprowadzenia dalszych udoskonaleń, konstruktor chce narazie zachować incognito). Motocykl ten tak samo, jak omówiony wyżej rower, posiada dwa pływaki, lecz o wykonaniu odmiennem. Pływaki p. Z. M. są wykonane z karbowanej aluminjowej blachy i wypełnione lekkiemi gumowemi balonami. Z chwilą, kiedy motocykl ma zamienić się w łódź motorową, jeździec musi odczepić złożone i przymontowane do bagażnika pływaki, nadmuchać je zapomocą pompy i przykręcić do specjalnych łap, które potem umocowują się w małych gniazdkach, znajdujących się na ramie. Po ukończeniu pływania pływaki można znowuż rozmontować i przeciągu 2—2½ minut umieścić na bagażniku. Napęd wodny tego motocykla jest też odmienny, gdyż zamiast łopatek, konstruktor zastosował śrubę. Oś do śruby, oraz cały mechanizm przekładni znajduje się na karterze motoru i może być zapomocą paru chwytów włączany i wyłączany. Próby, wykonane z tym motocyklem, dały następujące wyniki: Po przerwaniu jazdy po zwykłej drodze, trzeba było zużyć ca. 3½ minuty czasu na nadmuchanie i przymontowanie pływaków. Na wodzie maszyna poruszała się z szybkością 26 km. na godzinę, doskonale zachowując równowagę mm. fali o wysokości około 0,45 m. Po dziesięciu minutach jazdy skonstatowano, że pływaki są zupełnie szczelne, a motor, mimo zmniejszenia chłodzenia nie wykazuje zbyt wysokiej ciepłoty. Złożenie pływaków i śruby wymagało ca. 2½ minuty czasu. Dla próby przebito jeden z pływaków w dwóch miejscach, robiąc w nim dziury o średnicy ca. 0.5 cm., lecz dzięki gumowym balonom motocykl nie zatonął, a tylko lekko pochylił się na jeden bok.

Trzeci list znów dotyczy roweru, w którym zastosowano pływaki w kształcie rur, zesuwanych niby lunety. Przy tej maszynie dla napędu służy specjalne koło z łopatkami, doczepiane do pedałów. Wyniki prób z tą maszyną nie są nam znane.

Dziś o dalszych listach nie możemy mówić z powodu braku miejsca, lecz już z przytoczonych wyjątków widzimy, jak ludzie interesują się tym, zdawałoby się mało dziś aktualnym problemem. Może i nasze fabryki znalazłyby sobie tutaj choć małe pole do popisów.

*L. K.*

## Rower śniegowy

Nadchodzi zima, przewidujemy, że będzie padał śnieg i jeżeli wreszcie szanowna pogoda unormuje się, należy spodziewać się, że przynajmniej przez pewien czas będziemy mogli korzystać z sanny.

Dobre to czasy dla dzieci i narciarzy, lecz smutne dla zapalonego rowerzysty, który nie może korzystać ze swego stalowego konia, gdyż mimowoli i chęci pada na każdym skręcie. Cóż robić? Rzeczywiście mało komu przyjdzie na to do głowy dobra rada. Jednak człowiek o pewnych technicznych zdolnościach i fantazji konstrukcyjnej wybrnie i z takiej sytuacji na wzór Szwedów, Duńczyków, oraz innych mieszkańców krajów północnych. Tam licząc się ze śniegiem, najwięcej zapaleni amatorzy jazdy na rowerze umocowują do przedniego koła małe, lecz względnie szerokie płozy, a tylną oponę zaopatrują w spec. szeroki obręcz, dzięki któremu nie ślizga się ona i nie zapada się w śnieg. Takim sposobem, po tej przeróbce, rower zamienia się w lekkie sanie z napędem nożnym. Są nawet amatorzy, którym jazda na dwóch płozach wydaje się zbyt prostą, więc dla jej utrudnienia budują oni tylko jedną płozę, tak, że ich sanie wymagają tak samo jak zwykły rower starannego zachowywania równowagi.

Może takie sanki-rower mogłyby zainteresować i naszych fabrykantów, którzy mogliby choć dla małej ilości sportowców, nie posiadających własnych warsztatów, dostarczyć na sezon zimowy takich maszyn.

## Oryginalna droga dla rowerzystów

Od pewnego czasu coraz więcej zaczynają ludzie zajmować się budową specjalnych dróg dla rowerzystów, gdyż zwykłe szosy, na których mkną samochody, stają się zbyt niebezpieczne dla innych pojazdów. Prócz zwykłych projektów, przewidujących różne normalne konstrukcje, ukazał się ostatnio dziwny pozornie pomysł, rozwiązujący całą sprawę w sposób zupełnie swoisty. Mianowicie zwykła droga jest płaska lub też nieco podwyższona w środku, natomiast nowy projekt przewiduje konstrukcję odwrotną, przy której przekrój poprzeczny drogi miałby kształt dna kanału wodnego. W samym środku takiej drogi powinno znajdować się małe wgłębienie, zaopatrzone w otwory ściekowe dla wody, boki natomiast muszą powoli unosić się do góry. Jazda po tej drodze odbywałoby się w obydwóch kierunkach, przyczem rowery poruszałyby się zawsze prawą stroną, a przy mijaniu wjeżdżałyby na stromy brzeg. Dzięki tej konstrukcji przewiduje się, że szerokość nowej dwukierunkowej drogi rowerowej będzie znacznie mniejsza niż szerokość takiej samej drogi normalnego typu.

*M. K.*

*Poczta lotnicza w kilka godzin przybywa na miejsce przeznaczenia, poczem natychmiast zostaje doręczona bez żadnych dopłat, podobnie jak telegramy.*

*List ekspres kosztuje zł 1.05, list lotniczy tylko 50 groszy.*

*Posługuj się pocztą lotniczą.*




ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZECKIEGO.

# Obrady w sprawie koncesji Harrimana

W sprawie koncesji elektryfikacyjnej Harrimana toczą się obrady specjalnej komisji Polskiego Komitetu Energetycznego przy Ministerstwie Robót Publicznych z udziałem zaproszonych profesorów wyższych uczelni. Jak donosi Ajencja Wschodnia, na komitecie tym rozwinęła się tak rozbieżna dyskusja, że nie doprowadziła dotychczas do powzięcia uchwał. W pierwszych dniach przyszłego tygodnia ma się odbyć jeszcze jedno posiedzenie, na którem zapadną uchwały, wyrażające opinję prezydjum komitetu w sprawie projektu harrimanowskiego.

Wbrew temu donosi prasa sanacyjna, że Komitet Energetyczny wygotował już ekspertyzę, wypowiadając się w niej rzekomo za udzieleniem koncesji Harrimanowi.

Również, jak pisze „Gazeta Handlowa", ma się odbyć posiedzenie Komitetu Wykonawczego Zarządu Związku Miast Polskich, na którem rozpatrywana będzie ponownie sprawa oferty elektryfikacyjnej Harrimana oraz projekt nowego memorjału, któryby w tej sprawie został złożony rządowi w imieniu Związku Miast. W memorjale tym Związek Miast ma ostatecznie sprecyzować swoje stanowisko w odnoszeniu się do tych punktów projektowanej koncesji, które dotyczą interesów komunalnych.

Punkt ciężkości sprawy leży jednak obecnie już nie w takich czy innych opinjach o projekcie — sprawa bowiem została przez fachowców oświetlona w czasie rozpraw wojewódzkich, we wystąpieniu Izb przemysłowo-handlowych i Lewjatana — ale w zagadnieniu prawnem.

Mianowicie prasa niemiecka, która z niezwykłem zainteresowaniem śledzi przebieg pertraktacyj i notuje skrzętnie każdą ich fazę, podkreśla, że centralnem zagadnieniem jest obecnie sprawa ratyfikacji umowy. Podczas bowiem gdy Harriman, opierając się na przedwstępnej umowie z min. Moraczewskim, trzymanej dotąd w ścisłej tajemnicy, naciska na rząd o przyspieszenie decyzji — partje opozycyjne zamierzają zgłosić na najbliższej sesji sejmu wniosek o poddanie umowy pod ratyfikację ciał ustawodawczych. Rząd podjął — jak podaje „Vossische Zeitung" — próbę uniknięcia tej konieczności przez specyficzną interpretację postanowień o ratyfikowaniu umów handlowych.

Według opinji krakowskiego „Głosu Narodu" walka przeniesie się na teren sejmu, gdzie Harriman niewielu liczy przyjaciół i jest bardzo prawdopodobnem, że sejm ze względów formalnych i rzeczowych koncesję unieważni. Dyskusja w sejmie ujawni też może kulisy sprawy otaczane dotąd tajemnicą, a wybiegające, jak stwierdza „Kurjer Poznański", daleko poza problem elektryfikacji kraju. Z konieczności poddana zostanie dokładnemu zbadaniu cała polityka rządu w stosunku do kapitału zagranicznego i wewnętrznego, polegająca na najwyższem uprzywilejowaniu obcych kapitałów, kosztem rodzimych.

Sprawa Harrimana wyrosła na tle sytuacji wytworzonej pożyczką stabilizacyjną z roku 1927. Pożyczka ta, którą sanacja chlubi się jako sukcesem i miała spowodować napływ dalszych kapitałów, faktycznie „zakorkowała" nam ich dopływ przez oddanie w ręce jednej grupy całkowitego monopolu. Bez zgody p. Deweya nie może Polska zaciągnąć ani jednego dolara pożyczki, a p. Dewey się z tą zgodą nie kwapi.

W tej sytuacji przymusowej, w ciasnocie pieniężnej zjawia się jedyny oferent, proponując operacje oparte na rozmaitych przywilejach i monopolach.

# Wpływ światła na czytanie

„Journal of the American Institute of Electrical Engineers" omawia w jednym ze swych numerów proces czytania i wpływ dobrego oświetlenia na oczy.

Podczas czytania wzrok nie przebiega wierszy ruchem regularnym; czytanie odbywa się skokami, przyczem oczy zatrzymują się kolejno w różnych punktach. Średnio wypada takich zatrzymań około dziesięciu na wiersz, każde z nich trwa około 0.3 sekundy. W praktyce liczba ich jest nieco mniejsza, wynosi ona od 2—7.

Dla dokładnego zmierzenia tych przerw w czytaniu dokonano zgórą 2 000 rozmaitych pomiarów. Znaleziono przytem, że czas trwania tych pauz przy zwykłem czytaniu przekraczał często 0.3 sekundy; w innych znów wypadkach był on o wiele krótszy i wynosił zaledwie 0.0075 sekundy; — wartość średnia pomiarów wynosi około 0.15 sekundy.

Wpływ oświetlenia na szybkość czytania jest bardzo wyraźny. Wyniki wspomnianych pomiarów można streścić w sposób następujący:

1. Kiedy natężenie światła wzrasta od 4 do 40 lux'ów (Lux — to siła światła 1 świecy w odległości 1 metra), to szybkość wzrasta o 54 procent.

2. Wzrost oświetlenia do 160 luxów wzmaga szybkość czytania o 15 proc.

3. Przy dalszym wzroście natężenia światła, aż do 300 luxów, daje się stwierdzić dalszy wzrost szybkości w czytaniu.

Widzimy więc, że wpływ oświetlenia na szybkość czytania jest rzeczywiście bardzo wielki. Jeśli ponadto uwzględnimy higjeniczne znaczenie dobrego oświetlenia, to zrozumiemy, jak ważne jest należyte oświetlenie szkół, bibljotek, biur i podobnych instytucyj, gdzie zachodzi potrzeba czytania przez dłuższy czas

# Znaczenie platyny w przemyśle elektrotechnicznym

Olbrzymi wzrost przemysłu elektrotechnicznego w obecnych czasach zależy głównie od trzech metali: żelaza, miedzi i platyny. Istotnie, możnaby nawet powątpiewać, czy bez tego ostatniego metalu przemysł ten byłby się wogóle rozwinął. Pomimo ciągłych prób metalurgów znalezienia metali, któreby zastąpiły platynę w przemyśle elektrycznym, próby te pozostały bez powodzenia i platyna pozostała wciąż jeszcze dlań zasadniczem tworzywem.

Roczna produkcja platyny waha się w dość szerokich granicach, przeciętnie jednakże można ją przyjąć na 6.800 kg., z czego około 15 proc. t. j. około 1000 kg., zużywa przemysł elektrotechniczny.

Własności fizyczne platyny zmieniają się wraz ze stopniem jej czystości. Z pomiędzy tych własności jedną z posiadających zasadnicze znaczenie jest jej trwałość. Platyna jest rzeczywiście nadzwyczaj odporna na działanie różnego rodzaju zwykłych czynników gryzących, jest ona jednakże jednocześnie metalem miękkim i zużywa się przez ścieranie pod działaniem czynników mechanicznych. Ponieważ jest to metal rzadki, dąży się do tego, aby w możliwym stopniu ograniczyć to zużycie. Jednak około dwóch trzecich całkowitej ilości platyny, znajdującej zastosowanie w przemyśle elektrotechnicznym, ginie bezpowrotnie. Zużycie to jednakże może być ograniczone przez zastosowanie samej platyny jej stopów, które należy zasadniczo odróżniać od ciał zastępczych platyny.

We wszystkich kontaktach i miejscach iskrzenia ma się do czynienia zawsze ze znacznem i często nawet nieoczekiwanem zużyciem powierzchni, wystawionych na działanie iskier; tu stopom platyny z irydjum należy zawsze oddawać pierwszeństwo ponieważ umożliwiają one dłuższą pracę i wymagają mniej napraw. Poza tem platyna, użyta sama w stanie stosunkowo czystym, stanowi metal nadzwyczaj czuły, co się objawia w pochłanianiu przez nią różnych gazów, oddziaływujących później jako zanieczyszczenia i źle wpływających na jej trwałość.

Domieszka pokrewnych metalów — osmium i irydjum — czyni platynę bardziej zdolną do wytrzymania tych wszystkich warunków pracy, z jakiemi mamy do czynienia przy ciągłem iskrzeniu i wystawieniu na działanie gazów przy przeskakiwaniu iskier. Przytem, wobec pewnych braków osmium, stopy platyny, oczywiście, są stopami, nie zawierające platyny. Znajdują one w przemyśle elektrotechnicznym zastosowanie przeważnie jako materjały na oporniki (elementy grzejne grzejników domowych, czy też pieców opornikowych). Z innych dziedzin zastosowania platyny — poza jej użyciem do wyrobu różnego rodzaju naczyń i przyrządów w przemyśle chemicznym i elektrotechnicznym — należy wspomnieć o jej zastosowaniu w różnych elektrycznych przyrządach pomiarowych, w szczególności galwanometrach.

# Sytuacja na rynku radjowym

## W branży radjotechnicznej umowa normuje warunki sprzedaży i cen.

Niezdrowe objawy warunków sprzedaży i płatności, jakie ujawniły się na naszym rynku krajowym z powodu stosowania nieracjonalnej a częstokroć dzikiej konkurencji, powodując dotkliwe straty dla samych sprzedawców oraz firm będących z nimi w stosunkach handlowych, zmusiły poszczególne branże do unormowania tego żywotnego i wręcz palącego zagadnienia. Kwestja ta jedynie w dziedzinie radjotechnicznej dotychczas nie została definitywnie uregulowana.

Uznając istniejący obecnie stan chaosu jako wysoce anormalny i niesłychanie szkodliwy Zrzeszenie Przedsiębiorstw Radjotechnicznych podjęło przed paru miesiącami odpowiednią inicjatywę.

Rozpoczęte w tym kierunku prace doprowadziły do zorganizowania przy zrzeszeniu Sekcji Wytwórców, która kontynuowała działalność zrzeszenia. Opracowana została umowa ramowa, która normuje warunki sprzedaży i kredytowe z uwzględnieniem wymogów racjonalnej kalkulacji oraz obecnego stanu rynku. Umowę podpisało szereg firm, które na rynku krajowym zajmują poważną pozycję. W ten sposób do dzieła uzdrowienia całokształtu ekonomiki krajowej przybywa nowa cegiełka w postaci sanacji branży radjotechnicznej.

Rozpoczynający się sezon w branży radjowej pod znakiem dokonanej sanacji będzie poważnym przyczynkiem do dalszego pogłębienia wśród szerokich warstw społecznych zrozumienia dla radjofonji, jako środka kultury i oświaty

# Przemysł elektrotechniczny w Austrji

Przemysł elektrotechniczny w Austrji był już dobrze rozwinięty przed wojną. Ogólna ilość zatrudnionych w tym przemyśle robotników wynosi okrągło 24.000. Przemysł wysokiego napięcia, zatrudniający przeszło 6.000 robotników, wykorzystuje prawie w zupełności swoją zdolność produkcyjną. Najpoważniejsze przedsiębiorstwa tego przemysłu: Siemens-Schuckert, A. E. G. i Brown Boweri należą do międzynarodowych koncernów, jedynie Elin jest fabryką czysto austrjacką. Handel zagraniczny elektrycznemi maszynami i artykułami wytwarzającemi prąd, rozwijał się następująco:

| Rok | Przywóz | Wywóz | Nadwyżka |
|---|---|---|---|
| | w tysiącach szylingów | | |
| 1925 | 29.109 | 58.804 | 29.695 |
| 1926 | 33.940 | 58.780 | 24.840 |
| 1927 | 38.220 | 62.656 | 24.436 |

Przemysł wyrobu kabli obejmuje 10 przedsiębiorstw, z czego 3 w dużych rozmiarach, a m.

„Felten & Guilleaume",
„Kabel- u. Drahtindustrie" i w pewnym odstępie
„Siemens-Schuckert".

Przemysł ten produkuje również druty do przewodów elektrycznych. W przeciwieństwie do interesów i zbytu na rynku krajowym, który ze względu na silną akcję elektryfikacyjną w Austrji dobrze się rozwijał handel zagraniczny kablami i elektrotechnicznemi drutami oraz aparatami słabego napięcia nie był stosunkowo zbyt korzystny, wyjątek stanowi tylko wywóz aparatów i części radjowych, tak to widać z poniższego zestawienia:

| | Wywóz | | |
|---|---|---|---|
| | 1925 | 1926 | 1927 |
| | w tys. szylingów: | | |
| *Kable i izolowane druty:* | | | |
| Ogółem . . . | 6.368 | 5.010 | 5.468 |
| Polska . . . | 1.677 | 467 | 888 |
| *Aparaty telefoniczne:* | | | |
| Ogółem . . . | 6.490 | 5.315 | 6.202 |
| Polska . . . . | 274 | 142 | 166 |
| *Aparaty radjowe:* | | | |
| Ogółem . . . | 2.858 | 5.321 | 6.179 |
| Polska . . . . | 172 | 290 | 148 |

*Przywóz natomiast aparatów radjowych wynosi:*
1926 r. — 1.333,
1927 r. — 2.101 tys .szylingów.

## Kronika radjowa

**NOWA STACJA RADJOTELEGRAFICZNA W RADOMIU.**

Z początkiem przyszłego roku oddana ma być do użytku nowa stacja radjotelegraficzna, zamówiona przez Minist. Poczt i Telegrafów. Stacja ta o mocy 100 kilowatów stanie w Radomiu i posiadać będzie zasiąg na całą Europę, Afrykę północną i Azję zachodnią.

**ZAMIERZONE INSTALACJE RADJOWE W POLSCE.**

Prasa londyńska podaje szczegóły programu rozbudowy instalacyj radjowych w Polsce, której ma dokonać słynna firma Marconi. Prasa zaznacza, że po wybudowaniu nowych stacji nadawczych we Lwowie, Wilnie i Łodzi, oraz wybudowaniu 120-kilowatowej stacji pod Warszawą, Polska posiadać będzie jedną z najbardziej nowoczesnych i wydajnych organizacji radjowych w świecie.

**FIRMA „MARCONI" NIE UZYSKAŁA MONOPOLU RADJOWEGO W POLSCE.**

Agencji Press oświadczono w Min. Poczt i Tel., że doniesienia prasy zagranicznej o tem, jakoby zakłady firmy „Marconiego" w Londynie uzyskały jakiś monopol radjowy w Polsce, polegają na nieporozumieniu.

Rząd polski nie mógł udzielić tej lub jakiejkolwiek innej firmie monopolu radjowego, gdyż monopol ten przysługuje spółce akcyjnej „Polskie Radjo", w której rząd nasz uczestniczy w 40 proc. kapitału zakładowego.

**TŁUMACZE PRZED MIKROFONEM RADJOWYM.**

W jednym z ostatnich numerów „Radjo Welt" znajdujemy ciekawy opis nowego systemu tłumaczenia na różne języki przemówień, wygłaszanych przed mikrofonem radjowym. System ten, pomysłu bostońskiego handlowca Finela, został opracowany przez angielskiego prof. Finlay'a.

System ten polega na tem, że w sali obrad, przed mównicą siedzi szereg tłumaczów; każdy z nich mówi cicho do specjalnego aparatu we własnym języku, dokonywując w ten sposób przekładu oryginalnego przemówienia w miarę jego wygłaszania. Słuchacze posiadają na swoich miejscach aparaty odbiorcze ze słuchawkami i mogą wyłączyć mówcę, by słuchać wyłącznie przekładu któregokolwiek z tłumaczów; gdy zaś przyjdzie kolej na mówcę tej samej narodowości, do której dany słuchacz należy, ten ostatni może nastawić aparat na mówcę i, przy pomocy wzmacniacza, wysłuchać mowy w jej oryginalnem brzmieniu.

## NOWE WYDAWNICTWA

**„Tydzień Radjowy" Nr. 45.**

Ukazał się najnowszy numer „Tygodnia Radjowego" i zawiera następujące artykuły: Z powodu Święta Niepodległości w Czechosłowacji; — Wystawa radjowa w Nowym Jorku; — O radjofonji duńskiej; — Poważne konsekwencje; — Na falach polskich; — Przeszkody z motorów prądu stałego; — Odbiór fal krótkich; — Porady techniczne; — Kronika radjowa i komunikaty oraz dział rozrywek umysłowych. Numer zdobią liczne ilustracje. Cena pojedeńczego numeru 85 groszy. Abonament miesięczny tylko 2.— złote. — Adres redakcji i administracji: Poznań, Plac Wolności 11. — Czytajcie, abonujcie i rozpowszechniajcie „Tydzień Radjowy".

# DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

## Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

## Nieco o „International Harvester Company" w Chicago

Przed stu laty, bo w 1831 r. amerykanin Cyrus Mc Cormick skonstruował w swych warsztatach żniwiarkę. W kilkanaście lat później udoskonalone zostało drugie ważne narzędzie — pług. Te dwa ważne narzędzia uczyniły ogromny przewrót i postęp w rolnictwie. Warsztaty Mc Cormicka przeistoczyły się w ogromną jedną z największych na owe czasy w całej Ameryce fabrykę maszyn żniwnych pod nazwą „International Harvester Company" w Chicago.

Od kilkudziesięciu więc lat powyższy Koncern zaopatruje rolnictwo w różnorodne maszyny, począwszy od pługa, a kończąc na młocarniach. Gruntowna znajomość warunków pracy w rolnictwie dała możność tej fabryce przy opracowaniu konstrukcji swych maszyn oraz przy budowie tychże całkowicie zastosować się do tych wyjątkowych warunków, w jakich pracuje maszyna w rolnictwie. Używając maszyn żniwnych, rolnik nieraz musiał stwierdzić dobroć żniwiarek DEERING lub Mc CORMICK wyrobu I. H. C. Wynikało to stąd, że przemyślana w szczegółach, solidnie zbudowana i wypróbowana maszyna zabezpieczała zazwyczaj rolnika od wszelkich niespodzianek w okresie sezonowych robót.

W tej to fabryce przed 25 laty powstał i rolniczy traktor, z początku pod nazwą TITAN i JUNIOR w końcu Mc CORMICK—DEERING.

Pierwsze traktory TITAN, o mocy 20 KM. na wale silnika, dobrze znane są w Polsce. Posiadały one silnik wolnobieżny, o dwóch cylindrach leżących, z poprzecznym wałem korbowym, zbudowanym specjalnie do napędu naftą, ciężką lub lekką benzyną, albo benzolem. Przedkładnia była trybowo-łańcuchowa. Całość była zmontowana na ramie żelaznej, nitowanej, z kształtowników. Wśród innych ówczesnych traktatorów TITAN 10/20 KM. wyróżniał się dodatniem rozwiązaniem strony dynamicznej, co zapewniło mu możność pracy nawet w takich warunkach terenowych, przy których inne traktory kołowe pracować nie mogły.

Traktory tego typu stopniowo znikają z rynku amerykańskiego, ustępując miejsce konstrukcjom spółczesnym i więcej odpowiadającym wymaganiom techniki rolniczej.

Dążąc za postępem, fabryka International Harvester Company wstrzymuje stopniowo produkcję Titanów i Juniorów i przechodzi na nowy typ. Ten nowy typ, egzystujący obecnie pod nazwą Mc Cormick—Deering, budowany jest w dwóch wielkościach: 10/20 KM. i 15/30 KM., przyczem pierwszy rozwija moc 20 KM. na wale silnika, drugi — 30 KM. Ogólny układ, dla obu wielkości jednakowy, nacechowany jest dążeniem konstruktorów — dać rolnictwu maszynę niezawodną. Przy opracowywaniu konstrukcji tego typu zostały uwzględnione warunki pracy kilkudziesięciu tysięcy traktorów dawnych typów, usunięto niedomagania starego typu i wprowadzono ulepszenia w szczegóły konstrukcyjne.

Wielu wydaje się, że traktor Deering jest zwykłem naśladownictwem samochodu. W rzeczywistości rzecz ma się całkiem odmiennie. Dla innych celów zbudowany jest samochód, dla innych zaś traktor. Samochód rzadko kiedy daje maximum wydajności, traktor w większości wypadków bywa stale przeciążony. Wahania obciążeń niejednokrotnie bywają dość duże, przejścia często gwałtowne i warunki pracy ciężkie. By móc przezwyciężyć zmienność obciążeń, silnik traktora winien posiadać conajmniej cztery cylindry i być wykonany nietylko w wysokim stopniu precyzyjnie, z największą dokładnością dopasowania wszystkich jego składowych i ruchomych części, ale i z najlepszego wysokogatunkowego, wyborowego materjału, o wysokiej wytrzymałości. Dlatego też w traktorze Deering, posiadającym silnik czterocylindrowy, szczególnie mocno uwydatniają się najwyższe jego cechy: elastyczność i niezawodność w działaniu.

## Młocarnia „Erntesegen"

Jedną z nowszych młocarni jakie pojawiły się ostatnio na naszych rynkach jest młocarnia „Erntesegen". W sprzedaży tych młocarni pośredniczy firma T. Kowalski i A. Trylski w Warszawie.

O trwałości tej maszyny nie da się jeszcze nic konkretnego powiedzieć wobec niedawnego dopiero pojawienie się jej na rynku. Wydaje się nam jednak wytrzymale zbudowaną, przyczem szczegóły są troskliwie przemyślane.

Młocarnia „Erntesegen" do prostej słomy odznacza się nowoczesnym systemem budowy przez zastosowanie długich i skutecznych wytrząsaczy huśtawkowych, przez usunięcie podnośnika kubkowego, przez sposób czyszczenia ssącym prądem powietrza zamiast tłoczącym (równomierniejsze działanie i mniejsze zapotrzebowanie siły) tak, że odrazu załącza się wydmuchiwacz do plew, przez zawieszenie na podatniejszych sprężynach drewnianych, w dogodniejszej obsłudze (np. dostawianie klepiska ręcznem kółkiem bez używania kluczy), a przedewszystkiem przez przewodzenie wszystkich ruchów przez tylko 3 wałki na łożyskach kulkowych. Brak wprawdzie cylindra sortującego, ale zastępują go sita płaskie, rozdzielające omłot na 3 wielkości ziarna.

# Ciągówka gąsienicowa czy kołowa?

Kwestja doboru ciągówki gąsienicowej lub kołowej nie może być rozwiązaną prostem rozumowaniem opartem jedynie na teorji. Odpowiedź konkretna na to pytanie, które tak często słyszy się obecnie z ust wielu rolników, jest nadzwyczajnie trudna. Wszelkie względy teoretyczne przemawiają za czołgiem, nietylko dlatego, że może on chodzić po roli oranej i miękkiej, lecz również i dlatego, że dzięki lepszej przyczepności do powierzchni pola może on przynieść na hak pociągowy więcej niż połowę swej mocy „parowej". Czołgi stawiają sobie daleko niższy jednostkowy ucisk na rolę, o przeszło połowę mniejszy niż kopytami koni, wobec okrągło 5 krotnie większego ucisku kołami ciągówek kołowych. Dzięki temu zalecają się czołgi nawet na rolę pod siew przygotowywaną, podając że przejazd ich przez pole nie wpływa ujemnie na strukturę roli. A jednak praktyka rolnicza na całym świecie nie wykazuje dotychczas większego rozpowszechnienia czołgów. Jest charakterystyczne, że w Ameryce używają więcej ciągówek kołowych aniżeli gąsienicowych, a wiemy, że Ameryka posiada najdawniejsze i najbogatsze doświadczenia na polu rolnictwa.

Czołgi rolnicze posiadają organy pośredniczące w ciągnieniu więcej skomplikowane i kosztowniejsze, niż kołowce. Jednak przy dalszych ulepszeniach czołgów przez dodanie prowadzącego przodka i przez zastosowanie wyższych żeber na ogniwach łańcuchów czołgowych z dodatkowem ewentualnem urządzeniem do niwelowania ujemnych skutków długotrwałego ugniatania i gładzenia nawierzchni roli, mogą one stawać się coraz groźniejszą konkurencją dla ciągówek kołowych oraz wpłynąć na sprawniejszą i coraz szerzej stosowaną pomoc w prowadzeniu gospodarstw rolnych.

Jeżeli nawet odrzucimy zarzuty, stawiane dawniejszym konstrukcjom czołgów, że są cięższe i silniej ugniatają rolę, że są droższe od ciągówek kołowych, że taśma czołgowa ulega bardzo szybkiemu zużyciu i t. d., to jednak musimy stwierdzić, że i najnowsze czołgi nie są w stanie jakoś zdystansować swych konkurentów kołowych. Wprawdzie w ostatnich latach większe zainteresowanie czołgami można zauważyć w Niemczech, ale dotychczas trudno zdać sobie sprawę z tego, czy jest to bezpośredni wpływ ich zalet technicznych, czy też pośredni i zakulisowy wpływ sfer militarystycznych mieć w czołgu rolniczym siłę pomocniczą na wypadek wojny.

Powszechnym, a może też i jedynym zarzutem, jaki stawia się ciągówkom kołowym, jest ten, że ciągówki kołowe zakopują się w teren. Jednak ten zarzut da się odeprzeć. Zakopywanie się w teren ma miejsce wówczas, jeżeli ciągówka jest zbyt lekka i słabej konstrukcji. Koła takiej ciągówki nie mają dostatecznego zahaczenia, skutkiem czego wyślizgują się często i stojąc w miejscu kołami ciągowemi rwą pod sobą dół. Ciągówka kołowa o takiej sile i konstrukcji, jakiej wymaga rodzaj gleby, nie zawiedzie tak często jak może ciągówka gąsienicowa, której budowa jest więcej skomplikowana.

Kto jest odważny i kogo stać na to, ten może kupować czołg i sam doświadczać. Ale kto boi się ryzyka i woli uczyć się doświadczeniem innych, ten lepiej zrobi, jeśli zatrzyma się na utartym już typie ciągówki kołowej.

# Grabie konne zwykłe całostalowe znaku „S. H. R."

Do fabryk, wyrabiających grabie konne, zaliczyć należy przedewszystkiem „*Unję*" w Grudziądzu. Budowane przez tę fabrykę grabie konne odznaczają się konstrukcją lekką, racjonalną i nadzwyczaj łatwą w użyciu.

System wypróżniania jest podwójny: zapomocą nogi i ręki powożącego. Grzebień grabiowy jest tak wyważony ciężarem własnym powożącego, że najlżejsze naciśnięcie nogi unosi go, a następne naciśnięcie dźwigni ręcznej — zupełnie odwraca. Aby zaś grabie same niepotrzebnie nie unosiły się od ziemi w czasie pracy, są one w położeniu roboczem utrzymywane zapomocą lekkiego zatrzasku. Przy naciskaniu nogą zatrzask ten najpierw jest zwalniany, poczem już grabie unoszą się z łatwością niemal same. Przy opadaniu, po zwolnieniu nogi, grabie opadają i same zatrzaskują się w położeniu roboczem.

Koła biegowe są normalnie cało-metalowe. Sprychy stalowe wkręcane są w piastę na gwint, a zanitowane w obręczy stalowej, która ma kształt falisty. Piasta ma buks zamienny.

Główna belka, zwana nieraz osią, wykonana jest z mocnej kątówki stalowej, do której właściwe osie przymocowane są na śruby; mogą więc być łatwo po zdarciu wymienione.

Ulepszenia tej nowej konstrukcji są następujące:

a) w chwili samoczynnego opróżniania ciężar woźnicy współdziała w unoszeniu kosza, wskutek czego koń nie odczuwa tak silnie wzmożonego oporu roboczego;

b) unoszenie i opadanie kosza odbywa się momentalnie;

c) ażeby stłumić uderzenia przy opadaniu kosza, zastosowano specjalny bufor sprężynowy, działający między oprawą dźwigni a ramą.

Główną zaletą konstrukcji tych nowych grabi jest racjonalne umieszczenie zawias kosza, oraz współdziałanie ciężaru woźnicy w pracy unoszenia.

Manipulacja przy aparacie automatycznym jest tak prosta i łatwa, że grabie mogą być obsługiwane swobodnie przez starsze dzieci wieku szkolnego.

Dzięki fachowemu doborowi materjałów i wymiarów ,odznaczają się owe grabie niezwykłą lekkością.

Powyżej opisane grabie wyrabia się w dwóch rozmiarach.

Na zakończenie wspomnieć jeszcze należy o grabiach włościańskich, budowanych przez fabr. „Unję" pod nazwą „Tygrysiątko".

Tysiące drobnych rolników obywało się i jeszcze obywa bez grabiarki konnej. A to dlatego, że im się wydaje, iż narzędzie, które w ich gospodarstwach będzie pracowało zaledwie parę godzin na rok, nie może się opłacić. A jednak właśnie dla tych rolników, obywających się przeważnie pracą własnych rąk, grabie takie są narzędziem pożądanem. W czasie bowiem, kiedy pracy jest nawał, oszczędzają one robociznę, zastępując pracę kilkorga ludzi, a wykonują ja lepiej, niż ludzie.

Dla takich rolników zbudowana została grabiarka „Tygrysiątko". Lekkość i łatwość użycia, czynią z tej grabiarki narzędzie wymarzone dla drobnego gospodarstwa. Pomimo swej niskiej ceny, jest to narzędzie mocne i w każdym szczególe racjonalnie zbudowane.

Swe zalety zawdzięcza bogatej instalacji fabrycznej i systemowi produkcji masowej, która jedynie mogła umożliwić jego powstanie.

Fabryka powyższa buduje zwykłe grabie stalowe, o szerokości roboczej, zawierającej się między 2,4—2,9 mtr., przy ilości zębów od 26—36, przyczem na specjalne zamówienie mogą być wykonane również grabie z kołami drewnianemi.

Poza powyższemi grabiami budowane są lekkie grabie konne znaku AR, które jak i poprzednie mają kosz wyważony przez ciężar samego woźnicy, a więc działają nadzwyczaj lekko. W położeniu podniesionem mogą być utrzymywane dowolnie długo przez nacisk na dźwignię nożną. W położeniu roboczem utrzymywane są zatrzaskami.

Konstrukcja, jakkolwiek lżejsza, jest taka sama jak u serji poprzednio opisanej. Osie właściwe są łatwo wymienne, podobnież buksy w piastach kół biegowych.

Nowym typem są grabie automatyczne znaku AR.

Przystępując do przekonstruowania dawnych grabi automatycznych, wprowadziła „Unja" wiele ulepszeń do nowych grabi znaku NAR, próba których wykazała, że stały się one najodpowiedniejszą maszyną tego rodzaju i muszą zadowolić najwybredniejsze gusta.

Łączą one bowiem w sobie zalety i własności wyżej opisanych grabi dźwigniowych znaku SHR i dawnych grabi automatycznych AR. Mogą więc być użyte na wypadek zepsucia się automatu, jako grabie dźwigniowe.

Fabryka powyższa buduje grabiarki o szerokości 2.1, 2.3, oraz 2.8 mtr. o 26 i 32 zębach roboczych, z najlepszej stali sprężynowej: wygięcie ich ma w cięciwie roboczej 65 cm. Opróżnianie grabiarki dokonywa się przez człowieka, który postępuje z tyłu za grabiarką. W tym celu unosi on lekko odpowiednią dźwignię. W czasie pracy samowolne unoszenie się grzebienia roboczego jest wykluczone, a naciskanie ręką na dźwignię zbyteczne, gdyż koń swym pociągiem sam utrzymuje nacisk grabi w kierunku do ziemi.

Zarzut czyniony tym grabiom, że zmuszają one robotnika do chodzenia pieszo za nimi parę godzin w roku, uważać należy za nieuzasadniony, zważywszy, że tak samo rolnik chodzi za pługiem conajmniej 50 razy więcej i dłużej bez szemrania. Trwałość zaś, lekkość, prostota i taniość na tem jedynie zyskuje. A o te zalety w danym razie przedewszystkiem chodzić fabryce musiało.

Skutek jest jeszcze i ten, że zamiast konia do tych grabi, bez trudu zaprząc się może człowiek. A jakkolwiek wymieniamy ją na końcu, jest to może najważniejsza z zalet tego małego narzędzia.

## Nowoczesne żniwiarki dla małych gospodarstw rolnych

(Według prasy amerykańskiej.)

Żniwiarki, które równocześnie ścinają i młócą zboże, były do ostatnich czasów praktycznemi tylko dla wielkich obszarów rolnych. Obecnie jednak znajdują się na rynku amerykańskim żniwiarki dostosowane do potrzeb mniejszych rolników, a które dokonują pracy zżęcia i wymłócenia zboża z akra ziemi w przeciągu niespełna 25 minut po koszcie bardzo niskim. Maszyna jest ciągniona przez traktor, a poruszaną motorem gazolinowym. Żniwiarka ta jest solidnie zbudowaną, zboże wymłócone zbiera się w dużym, wysoko położonym zasieku, z którego można je wypuszczać do worków, lub innych jakichkolwiek naczyń, lub wozów. Na większych gospodarstwach rolnych dwie lub więcej takich żniwiarek może być w pracy równocześnie. Przeciętny traktor może uciągnąć dwie takie żniwiarki razem.

# DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

## Apel do krajowego przemysłu budowlanego

**Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy tamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie -- zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.**

**WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".**

## Program budownictwa mieszkaniowego na rok 1930

Dnia 30 października b. r. odbyło się plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, na którem szczegółowo omawiano program budownictwa na rok 1930. Program ten, już poprzednio uzgodniony z postulatami organizacyj przemysłu budowl., zawiera główne zasady, na których oprzeć się ma kampanja bud.-mieszkaniowa w r. przyszłym.

Wysunięty przez Izbę warszawską program budownictwa mieszkaniowego na rok 1930 opiera się na tem, iż na ostatniej konferencji gospodarczej w Ministerstwie Przemysłu i Handlu przedstawiciele rządu oświadczyli w czasie rozpraw nad sprawą mieszkaniową, że w roku przyszłym rząd wyasygnuje na cele budownictwa mieszkaniowego 130 miljonów złotych, oraz że z funduszów Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych będzie przeznaczone w r. 1930 na cele budownictwa 100 miljonów z., z czego 40 miljonów na cele ogólnego budownictwa mieszkaniowego, a 60 miljonów na budownictwo dochodowe wykonane we własnym zarządzie Zakładu. Ogółem więc oddane byłoby na cele budownictwa ogólnego 170 miljonów zł., a mianowicie: ze skarbu państwa 130 milj., a z Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych — 40 milj. zł. Z funduszów tych 60 milj. byłoby obrócone na dokończenie budowy już rozpoczętych domów, zaawansowanych pożyczkami Banku Gospodarstwa Krajowego i 110 milj. zł. na budowę nowych tanich mieszkań celem choć częściowego złagodzenia głodu mieszkaniowego w Polsce.

Jednak, o ile powyższe sumy mają być w sposób właściwy i należyty użyte, na to potrzeba, aby do dyspozycji Banku Gospodarstwa Krajowego były dane przez skarb państwa jak najprędzej odpowiednie kwoty. W każdym bądź razie do 1 stycznia 1930 r. bank ten powinien rozporządzać sumą 100 miljonów zł. przeznaczonych wyłącznie na rozwój budownictwa mieszkaniowego. Pozostałe zaś 70 miljonów złotych mogłyby wpływać ratami do 1 sierpnia 1930 roku.

Zagadnienie budownictwa mieszkaniowego należy obecnie w Polsce do najważniejszych zagadnień gospodarczych. P. inż. Czesław Klarner, prezes izby, generalny referent sprawy programu budownictwa na ostatniej konferencji sfer gospodarczych z rządem, głównie się przyczynił do tego, że program budownictwa mieszkaniowego na rok przyszły został w warszawskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej omówiony. Ważną obecnie jest sprawą to, ażeby rząd jak najprędzej przystąpił do zrealizowania swej zapowiedzi o przeznaczeniu 130 miljonów złotych na budownictwo mieszkaniowe w r. 1930. Dopóki bowiem rząd w sprawie tej nie poweźmie decyzji, dopóty program budownictwa nie zyska realnych podstaw. Niestety, dotychczas żadnych kroków ze strony rządu w tym kierunku nie widać. Dalsza zwłoka może postawić cały program budowlany na rok przyszły pod znakiem zapytania, może usunąć możliwość jego realizacji.

## Kwestja mieszkaniowa we Francji

Prace sfer gospodarczych we Francji, zdążające do zaspokojenia głodu mieszkaniowego, szybko postępują naprzód.

Jak już podawaliśmy w jednym z poprzednich numerów naszego pisma, plan budowy tanich mieszkań francuskiego ministra robót publicznych p. Loucheur'a poszedł po linji budowy małych lekkich domków, posiadających szkielet z ram żelaznych, wypełnionych płytami cementowemi. Na domek taki dostarcza fabryka gotowych znormalizowanych części, które w ciągu kilku dni można zmontować przy pomocy niewykwalifikowanych sił, niezależnie od pogody i pory roku.

Dla urzeczywistnienia planu ministra Loucheur'a stworzono we Francji silne podstawy finansowe.

W lipcu roku ubiegłego parlament francuski zatwierdził projekt Loucher'a. W projekcie tym powiedziane jest:

1) stworzenie towarzystwa akcyjnego, z kapitałem 5 miljonów franków, pokrytych 55% przez państwo, w 45% przez samorządy — dla opracowania i skalkulowania typowych domów mieszkalnych, wypróbowania i skalkulowania materjałów budowlanych;

2) wybudowanie w ciągu pięciu lat (1929—1933) dwustu tysięcy czteroizbowych mieszkań robotniczych. Poszczególne mieszkania kosztować będą przeciętnie 35.000 franków, czyli około 12.000 złotych. Pieniędzy dostarczy „Caisse des Depots et Consignation". Państwo i samorządy opłacą część procentów, tak, że komorne, wraz z amortyzacją, wyniesie od 30 do 50 złotych miesięcznie. Po 25 latach dług ulegnie zupełnie amortyzacji i lokator stanie się właścicielem swego mieszkania;

3) wybudowanie kilkunastu tysięcy jednorodzinnych, pięcio-sześcioizbowych domków, przeznaczonych dla inteligencji pracującej i urzędników. Sprzedawane one będą w cenie dwudziestu paru tysięcy złotych, przytem 20% kupujący wpłaci zgóry, od reszty będzie płacił, wraz z amortyzacją 25-letnią 4%, czyli, jakieś 70 do 100 złotych miesięcznie.

# Nowe przepisy budowlane

W dniach 25 i 26 października b. r. odbyły się obrady specjalnej komisji wyłonionej z ramienia zarządu Związku Miast Polskich celem opracowania nowych bardziej racjonalnych i życiowych przepisów policyjno-budowlanych. Dotychczasowe rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanem z dn. 16 lutego 1928 r. okazało się w praktyce niewystarczające i niedogodne tak dla samych miast, jak i zainteresowanego przemysłu budowlanego. Obecnie Związek Miast przygotował projekt nowych przepisów policyjno-budowlanych na podstawie opinji, otrzymanych od uproszonych specjalistów. Projekt ten ma być jeszcze uzgodniony z Ministerstwem Robót Publicznych i organizacjami przemysłu budowlanego.

# Zapotrzebowanie na materjały budowlane w Tunisie

W związku z ożywionym ruchem budowlanym, jaki obecnie panuje w Tunisie, zapotrzebowanie na materjąły konstrukcyjne jest tam bardzo duże. Nietylko przemysł francuski znajduje się na rynkach tuniskich duży zbyt dla swych materjałów konstrukcyjnych. W dużym stopniu Włochy i Hiszpanja są dziś dostawcami poważnymi i konkurują z towarami francuskiemi.

Z materjałów znajdujących duży zbyt należy wymienić następujące:

1. **Wapno prasowane.** Dostawy francuskie nie zaspakajają potrzeb miejscowych. Produkcja miejscowa dająca dość dobry gatunek wapna jest jeszcze skromna. W ostatnich trzech latach import wapna do Tunisu wynosił przeciętnie około 13 tysięcy ton.

2. **Cement.** Fabrykacja miejscowa nie daje narazie rezultatów zadawalających zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym, tem bardziej, że zapotrzebowanie na produkt ten jest coraz to większe. Dotychczas dostawcą jest przeważnie Francja. Ostatniemi czasy cement belgijski zaczyna wchodzić z powodzeniem na rynek.

3. **Dachówki (tuiles).** Materjał ten prawie że całkowicie jest importowany i głównymi dostawcami są odnośne zakłady marsylijskie. Z towarem francuskim zaczyna obecnie konkurować produkcja włoska, a częściowo algierska.

4. **Cegły** różnego gatunku. Fabrykacja miejscowa jest niewystarczająca. Najpoważniejsze w tym względzie dostawy są włoskie, korzystające z tanich środków transportowych, a mianowicie żaglowców kursujących pomiędzy Sycylją a Tunisem. Zapotrzebowanie na towar ten jest duże i stale wzrastające.

5. **Płyty kamienne** importowane są przeważnie z Włoch i Hiszpanji. Francja dostarcza je w niedużej mierze.

6. **Płyty cementowe** (białe i barwne do podłóg). Produkcja miejscowa rozwija się w Tunisie coraz bardziej. Zapotrzebowanie na płyty zagraniczne jest dość znaczne.

Eksport powyższych materjałów konstrukcyjnych kalkuluje się dla tych krajów, które zapewniają sobie transport powrotny w postaci fosfatów i rud.

Dla Polski możliwość zbytu materjałów budowlanych również istnieje, co więcej, nawet dobrze się kalkuluje. Sprawa ta nie powinna więc być nam obojętną, odpowiednie czynniki powinny się nią żywo zająć.

# Z przemysłu ceramicznego

Przemysł ceramiczny w roku bieżącym znajduje się w ciężkiem położeniu. Koniecznem okazało się ograniczenie produkcji, zbyt jest minimalny. Poniżej zamieszczamy charakterystykę położenia przemysłu ceramicznego w okręgu nadnoteckim i na Kujawach za III kwartał b. r., podaną przez inż. A. Dziedziula, prezesa Związku Cegielń w obwodzie dolnej Wisły, gdyż obrazuje ona położenie przemysłu ceramicznego.

Cegielnie — pisze wspomniany autor w jednym z ostatnich numerów „Gazety Handlowej" — wszystkie bez wyjątku były czynne. Lecz już w sierpniu niektóre zakłady rozpoczęły zmniejszać i celowo hamować swą produkcję wobec nikłego popytu. Objaw ten, nie notowany w ostatniem pięcioleciu, na końcu III kwartału zaczął przybierać szersze rozmiary, tak że we wrześniu niektóre cegielnie zupełnie przerwały produkcję wobec dużych zapasów gotowego materjału na placu.

Zbytu wogóle nie było żadnego, drobne bowiem sprzedaże do normalnego zbytu zaliczać nie można. Dokonane jednak tranzakcje, wyłącznie prawie wekslowe, jeszcze pogorszyły sytuację, gdyż na końcu kwartału wobec słabej wypłacalności firm budowlanych, weksle masowo protestowano i wykupienia weksla na termin prawie nie notowano.

Ceny kształtowały się niejednolicie od 55—75 zł. za 1000 loco plac cegielnia, przyczem zanotowano nawet sprzedaże poniżej kosztów własnych wobec zupełnego braku kredytu i krytycznej sytuacji finansowej niektórych zakładów.

Nieco lepiej kształtowały się ceny na dreny, lecz i tu wypłacalność większych firm meljoracyjnych była wysoce niezadowalająca. Nadzieja na budowlane i meljoracyjne kredyty rządowe zawiodła zupełnie.

Od 1 października obowiązuje nowa taryfa kolejowa o 15—20 proc. wyższa od dotychczasowej. Podraża to wyroby ceramiczne i tem samem jeszcze więcej tamuje ruch budowlany i meljoracyjny.

W sprawie taryf zarobkowych żadnych zmian nie zanotowano. Żądania o podwyżkę odrzucono bez dyskusji.

Reasumując wyżej powiedziane stwierdzić należy, że na rynku ceramicznym na końcu III kwartału zapanowała niebywała stagnacja. Cegielnie mają obecnie 60 proc. swej produkcji nie sprzedanej, co uważać należy za objaw wysoce niebezpieczny. To też większość cegielń w najkrótszym czasie przerwać będzie musiała swą produkcję i zakłady swe unieruchomić.

# Wywóz drzewa z Litwy

W porównaniu z rokiem ubiegłym wywóz drzewa z Litwy w roku bieżącym znacznie się zwiększył.

W pierwszem półroczu wywóz wynosił:

| | 1928 | 1929 |
|---|---|---|
| surowiec tartaczny | 29.500 ton | 49.400 ton |
| materjał tarty | 21.600 ton | 28.900 ton |
| papierówka i kopalniaki | 44.600 ton | 50.300 ton |
| celuloza | 22.349 ton | 28.453 ton |
| dykty | 3.126 ton | 5.032 ton |

Wzrost wywozu jest zjawiskiem szczególnie interesującem w związku z zawarciem w początkach r.b. litewsko-niemieckiego traktatu handlowego. W związku z tym traktatem cła wywozowe na drewno okrągłe zostało obniżone do połowy. Jeśli łącznie traktować pozycję pierwszą (surowiec tartaczny) i drugą (materjał tarty), to udział surowca w wywozie w roku 1928 wynosić będzie 58 proc., tarcicy zaś 42 proc., podczas gdy w roku 1929 surowca 63 proc., tarcicy 37 proc.

Eksport surowca zwiększa sią więc znacznie szybciej niż eksport materjału tartego. Odbiorcą surowca niemal wyłącznie są Niemcy. Podobnie Niemcy są prawie wyłącznym odbiorcą papierówki, kopalniaków i drewna opałowego. Wywożą oni zgórą połową materjału tartego z Litwy, gdy natomiast produkty najcenniejsze, jak celuloza i dykty, wywożone są do Anglji.

Litwa zmuszona było wobec znacznych trudności gospodarczych zwiększyć wyręby w lasach. Przekraczają one dzisiaj bardzo znacznie przyrost leśny.

# Z światowego rynku dykt

Przemysł dyktowy w Polsce rozwija się stale i pomyślnie. Ponieważ bardzo znaczna część tej gałęzi naszej produkcji przeznaczona jest na eksport, zatem żywsze zainteresowanie się światowym rynkiem dykt byłoby dziś bardzo na czasie. Brak bowiem odnośnych statystyk produkcji i handlu tym, tak obecnie ważnym dla nas towarem, daje się dotkliwie odczuć, utrudniając orjentację w sytuacji panującej na rynkach dyktowych i w udziale polskiej produkcji dykt w produkcji ogólno-światowej.

Ostatnio ogłoszona została statystyka międzynarodowa za rok 1928, opracowana przez niemieckiego badacza spraw drzewnych inż. Flatschera, uwzględniając obok produkcji również handel międzynarodowy. Wyniki tej statystyki odbiegają dość poważnie od znanych zestawień angielskich, które dotąd obejmują rok 1927, jako ostatni okres sprawozdawczy.

W produkcji pierwsze miejsce zajmują kolejno:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Stany Zjednoczone | ze | 105 | milj. m², dalej |
| Niemcy | „ | 41 | „ „ |
| Finlandja | „ | 24 | „ „ |
| Polska | „ | 6 | „ „ |
| Kanada | „ | 4 | „ „ |
| Japonja | „ | 3 | „ „ |
| Estonja | „ | 3 | „ „ |
| Czechosłowacja | „ | 2 | „ „ i t. d. |

Ameryka oraz kraje zachodnio-europejskie konsumują bardzo poważne ilości dykt, używanych przedewszytkisem do wyrobu skrzynek do owoców i do opakowania różnorodnych innych przedmiotów. Wobec tego zupełnie inaczej przedstawia się obraz wywozu z poszczególnych krajów, produkujących dyktę. W wywozie pierwsze miejsce zajmują:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Finlandja | z | 12 | milj. m², dalej |
| Stany Zjednoczone | „ | 5,4 | „ „ |
| Rosja | „ | 3,2 | „ „ |
| Estonja | „ | 3,0 | „ „ |
| Polska | „ | 2,6 | „ „ |
| Kanada | „ | 2,0 | „ „ itd. |

W wykazie państw eksportujących dyktę figuruje również Anglja z 4,0 milj m². Wynika to z zupełnie wyjątkowej sytuacji Anglji, która jest nietylko największym importerem i największym w Europie spożywcą dykty, ale także najpoważniejszym pośrednikiem pomiędzy krajami Europy wschodniej i rynkami zamorskiemi. W pośrednictwie tem w ogromnym stopniu wchodzi Polska.

Statystyka Flatschera w zakresie handlu zagranicznego jest dokładna. Natomiast nie można tego powiedzieć o jego statystyce produkcji, której wykonanie jest zresztą bardzo trudne.

Ze statystyki tej, jeśli chodzi n. p .o Polskę, wynikałoby, że Polska konsumuje więcej niż połowę swej produkcji dykt, podczas gdy według krajowych obliczeń spożycie dykty w Polsce nie przekracza 20—25% produkcji. 5-e miejsce Polski w produkcji i w eksporcie światowym jest mniej więcej odbiciem rzeczywistości. Można tylko wątpić, czy eksport Polski nie był większy od eksportu Estonji. Urzędowa statystyka wywozu dykt notuje mniejsze ilości w eksporcie aniżeli

obliczenia zainteresowanych organizacyj drzewnych. Według tej statystyki wywóz dykt z Polski w r. 1927 wynosił 21,5 tys. ton wartości z górą 15 milj. zł, zaś w roku 1928 — 31,6 tys. ton wartości blisko 23 milj. zł. W r. b. eksport dykt rósł niemal stale. Wywóz w przeciągu 8 mies. b. r. osiągnął 24,5 tys. ton wartości 19.822 tys. zł wobec 20,4 tys. ton wartości 14.544 tys. w r. ub. Wywóz wzrósł więc ilościowo o 20%, zaś co do wartości znacznie więcej. Rzeczywiście stwierdzić trzeba, że ceny dykty na rynku światowym, a w ślad za niemi w Polsce stale rosną.

Wartość wywozu dykty w całym roku 1929 przekroczy prawdopodobie 40 miljonów złotych według danych głównego Urzędu Statystycznego. Dane prywatne szacują wyżej wartość eksportu dyktowego.

Najwięcej dykt eksportujemy do Anglji, która w znacznej części reeksportuje je do krajów zamorskich.

Statystyka Flatschera podaje ciekawe zestawienie, którego nigdy przedtem nie robiono, wskazując z jakiego surowca wyrabiana jest dykta w poszczególnych krajach. Wynika z niego, że dykta amerykańska wyrabiana jest z sosny, świerku, topoli i orzecha; dykta niemiecka głównie z mahoniu, buku, brzozy, sosny i w znacznym stopniu z olchy; dykta flamandzka z brzozy i częściowo z olchy; dykta rosyjska z brzozy i olchy; jak z tego wynika olchowa dykta polska nie ma zbyt wielu konkurentów i wobec tego jest towarem w ogromnym stopniu konkurencyjnym na rynku międzynarodowym. Nie ulega wątpliwości, że poważny już dzisiaj udział dykty w polskim wywozie mógłby być w znacznym stopniu zwiększony.

## WIADOMOŚCI DROBNE

### OBRADY KOMITETU DRZEWNEGO.

W dniu 4 listopada b. r. odbędzie się drugie zkolei posiedzenie Drzewnego Komitetu Doradczego, który został powołany do wydawania opinji w sprawach dotyczących tej branży przez Radę Państwowego Instytutu Eksportowego.

Z wielu zagadnień, któremi zajmie się na tem posiedzeniu Komitet, na plan pierwszy wybija się sprawa kartelizacji.

### TARTAKI PRUS WSCHODNICH STOJĄ BEZCZYNNIE.

Według ostatnich wiadomości z Prus Wschodnich, stoją tam bezczynnie od dłuższego czasu prawie wszystkie tartaki drzewne. Wyjątek stanowią te jedynie, którym sytuacja nad brzegami rzek, ułatwia sprowadzanie surowca drzewnego. Powodem tej martwoty jest posiadanie przez tartaki pruskie większej ilości zapasów niesprzedanego materjału tartego. Zapasów zaś surowca przeważnie niema, gdyż nie zakupywano go przez czas dłuższy wobec bardzo wygórowanych cen.

### WYSTAWA URZĄDZEŃ DOMOWYCH W PARYŻU.

Dnia 20 stycznia 1930 r. zostanie otwarta w Paryżu Wystawa Urządzeń Domowych. Wzorem lat ubiegłych organizuje ją „Office National des Recherches et Inventions". Wystawa ta trwać będzie do 16 lutego, a znajdą się na niej wszelkie urządzenia pochodzenia tak francuskiego, jak i zagranicznego, mające na celu ułatwienie wykonywania prac domowych, jak również służące do upiększania wnętrz i rozwoju komfortu.

Wiele z polskich wytwórni również zapewne zapragnie wziąć udział w tej wystawie. Przedstawiciele ich w sprawie szczegółów winni porozumieć się z radcą handlowym ambasady francuskiej w Warszawie.

# Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

## MATERJAŁY BUDOWLANE.

**Poznań,** 31. 10. „Materjał Budowlany", S. A. w Poznaniu notuje nastep. ceny orjentacyjne za trzcinę sufitową: Maty trzcinowe gęsto plecione drutem ocynkowanym 4.25 zł., maty trzcinowe gęsto plecione drutem palonym 3.80 zł., maty trzcinowe gęsto plecione z trzciny skrobanej 5.25 zł. za zwój 20 m. kw., papa asfaltowa karjolit nr. 1 o wadze 22 kg. 22 zł., nr. 2 o wadze 18 kg. 20.50 zł. za zwój 10 m.$^2$, masa korjolitowa 1.00 zł. za kg. Paski płócienne do korjolitu 0.25 zł. za m. bież. blaszki podkładowe do korjolitu 3.75 zł. Wyżej podane ceny obowiązują loco skład w Poznaniu, Toruniu, Bydgoszczy wzgl. Grudziądzu.

**Lublin,** 31. 10. Na rynku materjałów techniczno-budowlanych sytuacja bez zmiany; notowano: Cement w skrzynkach 50 kg. 6.50, w beczkach 180 kg. 24 zł., kafle kwadr. 50 gr., narożniki podwójne, kolorowe 2 zł za sztukę, cegła ogniotrwała 20 gr., ramsay 30 gr. za sztukę, komplet drzwiczek hermetycznych zwykłych 13 zł., niklowych 27 zł., płyty kuchenne 65 gr., rury kanalizacyjne 67 gr., wodociągowe 80 gr. za 1 kg., fasóny 10 proc. drożej. Zapotrzebowanie mierne, tendencja spokojna.

## DRZEWO.

**Wilno,** 31. 10. Na rynku drzewa tartego sytuacja bez zmiany. Notowano: Deski sosnowe czyste po 110—120 zł. za 1 m.$^3$, półczyste I gat. 70—90, II gat. 55—60, łaty 110—115, kantówka do 20 cm grubości 110—120, od 20 cm. grubości 125—130, bale 120—125, kloce 60—70, deski stolarskie wszystkich grubości: dębowe 200—240, klonowe 200—240, jesionowę 200—240, grabowe 300—350, olszowe 120 do 130. Tendencja utrzymana. Zapotrzebowanie małe.

**Bydgoszcz,** 31. 10. Deski odziomkowe 60 proc. I kl 98—100 mk. niem. za m.$^3$, słabsze sortow. 90—92, bezsęczne boczne 80—95, środkowe 50—55. W kraju: Kantówka 6— 8m. dł. 100—110 zł. za m.$^3$, belki ponad 6 m. dł. 125—135 zł., deski i bale obrzynane 110—130 zł. podłogowe heblowane i szpuntowane 150—170, szalówka w długich odcinkach 80—85, zapłata wekslami 3-miesięcznemi i dłużej. Dłużyce na Wiśle 28 shl. za m.$^3$.

## METALE I WYROBY METALOWE.

**Katowice,** 31. 10. Ceny odlewów metalowych za 1 kg. loco odlewnia Katowice: Mosiądz pręty 3.40, tuleje i inne odlewy 3.50, mosiądz kujny 3.80, kuty 4.60, bronz specjalny — pręty 3.90, tuleje i inne odlewy 4.10, bronz fosforowy: pręty 4.10, tuleje i inne odlewy 4.25, bronz fosforowy d-ra Kinzela pręty 5.10, tuleje i inne odlewy 5.40, bronz niklo-fosforowy 5.90, manganowy kujny 4.60, manganowy kuty 5.60, stalowy 6.50, aluminjowy 9, bronz djamentowy 16.20, miedź elektrolityczna kuta w sztabach grub. ponad 20 mm. 6.50, od 15—19 mm. 7.40, od 10—14 mm. 8.70. Naogół zapotrzebowanie na odlewy w związku z nadchodzącym okresem zinowym słabe, zwłaszcza w odlewach metalowych. Zapotrzebowanie na armatury nieco lepsze, na odlewy żelazne słabsze.

**Katowice,** 31. 10. Surówka odlewnicza Huty Pokoju Nr. 1 (Friedenshütte P. G. Śl.) oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja Towarzystwa dla Sprzedaży Surówki Żaleznej, Sp. z og. odp. w Warszawie, Sienna 11, cena za tonę 220 zł. loco stacja wysyłająca.

## SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dniu 25 października 1929 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

| a) za tonę franco wagon stacja załadowania: | Zł. gr. |
|---|---|
| Surówka ‚Starachowicka" franco wagon huta Nr. 0 | 215.— |
| „ „ „ „ „ Nr. 1 | 210.— |
| „ „ „ „ „ Nr. 2 | 205.— |
| Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny) | 185.— |
| Żelażo handlowe krajowe | 350 +2% |
| Bednarka gorąco walcowana | 422,5+2% |
| Walcówka, drut okrągły od 5½13 mm., kwadratowy od 5¼—8 mm. | 398.5 |
| Bednarka zimno walcowana | —.— |
| Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm i wyżej | 432,5+2% |
| Blacha cienka do 5 mm. | 525 +2% |
| Koks karwiński | 67.— |
| Koks górnośląski twardy | 50.80 |
| Koks górnośląski miękki | 50.80 |
| Węgiel kowalski myty cieszyński | 67.— |
| Węgiel górnośląski gruby | 40.50 |
| Węgiel górnośląski kostka | 42.— |
| Węgiel dąbrowski gruby | 38.10 |
| Węgiel dąbrowski kostka | 39.60 |
| Cegła ogniotrwała normalna | 135.— |
| Cegła ogniotrwała kopulakowa | 150.— |

## CENY METALI WEDŁUG NOTOWAŃ GIEŁDY LONDYŃSKIEJ W DN. 17. X. 1929 R. W ZŁOTYCH PO KURSIE DNIA ZA TONĘ METR.

Cyna standard 8110, Cynk hutniczy 957, Miedź elektrolityczna 3584, Miedź standard 3127, Ołów miękki 1008, Rtęć 28.777, Srebro za 1 kg. 134.

## CENY MATERJAŁÓW OGNIOTRWAŁYCH.

ustalone w Związku Fabryk Wyrobów Ogniotrwałych, Kamionkowych i Ceramiki Szlachetnej:

| | za 100 kg.: |
|---|---|
| Cegła ogniotrwała zwyczajna, 29/30 st. Segera | 105.— zł. |
| cegła kopulakowa II, 31 st. Segera | 126.— „ |
| cegła kopulakowa I 32 st. Segera | 151.— „ |
| glina mielona III | 55.— „ |
| glina mielona II | 70.— „ |
| glina mielona I | 87.50 „ |
| mączka szamotowa II | 82.50 „ |
| mączka szamotowa I | 106.— „ |
| mączka szamotowa 0 | 150.— „ |
| zaprawa szamotowa III | 71.— „ |
| zaprawa szamotowa II | 83.— „ |
| zaprawa szamotowa I | 92.— „ |
| zaprawa szamotowa 0 | 130.— „ |

## ZŁOTY W DNIU 31 PAŹDZIERNIKA 1929 R.

Gdańsk przekaz 57.41—57.56, gotówka 57.44—57.59, Berlin przekaz na Warszawę 46.775—46.975, na Poznań 46.80—47.00, na Katowice 46.775—46.975, gotówka grube 46.70—47.10, Zurych przekaz 57.875, Londyn przekaz 43.49, Nowy Jork przekaz 11.25, Praga przekaz 378.00, Medjolan przekaz 214.50, Budapeszt gotówka 63.90 do 64.20, Wiedeń przekaz 79.54—79.82.

# Przetargi • Submisje • Licytacje

## PRZETARG.

Warszawska Dyrekcja Kolei Państwowych nabędzie na potrzeby 1930/31 roku.

810 mtr.$^3$ desek sosnowych stolarskich I gat.
14780 mtr.$^3$ desek i bali sosn. wymiarowych warsztat. I gat.
1710 mtr.$^3$ desek i bali obrzynanych handlowych II gat.
970 mtr.$^3$ kantówki sosnowej rzniętej II gat.
2398 mtr.$^3$ desek i bali dębowych stolarskich I gat.
320 mtr.$^3$ desek i bali olszowych stolarskich I gat.
200 mtr.$^3$ bali brzozowych stolarskich I gat.
660 mtr.$^3$ desek i bali jesionowych stolarskich I gat.
110 mtr.$^3$ bali grabowych stolarskich I gat.
265 mtr.$^3$ desek i bali bukowych stolarskich I gat.
40 mtr.$^3$ desek osikowych stolarskich I gat.
3 mtr.$^3$ okrąglaków grab. 5—10 ctm.
230 szt. drągów sosnow. czysto obrobion. od 8—12 mtr. dł.
9410 szt. słupów telegraf. od 7,5—11 mtr. dł.
100236 szt. podkładów wąskotorowych sosn. dł. 1,10 mtr.
80 szt. kompletów podrozjezdnic sosn. wąskotorowych.
670 szt. mostownic sosnowych 15/15 ctm. rzniętych.

Wymienione materjały winny być dostarczone: tarte do dn. 1. 8., podkłady wąskotorowe do dnia 1. 8. i słupy telegraficzne do dnia 1. 5. 1930 r. w równych partjach miesięcznych.

Ceny na materjały winny być wskazane dla każdej z wyszczególnionych grup oddzielnie franco wagon stacji normalnej Kol. Państwow., z podaniem nazwy stacyj z których będzie uskuteczniana dostawa, względnie odległość od bazy Dyrekcji (st. Warszawa—Praga), a dla podkładów Ostrów Mazowiecki. O ile dostawca zamierza wysłać materjał z kilku stacyj, winien w ofercie podać ilości, jakie będą załadowane na każdej poszczególnej stacji.

Oferty na dostawę wymienionych materjałów za wskazaniem cen cyframi i słowami za jednostkę wskazaną w specyfikacji, należy składać do dnia 2. 12 1929 r. w kopertach przepisowo zapieczętowanych do skrzynki ofertowej w biurze W-łu Zasobów w Warszawie, Al. Jerozolimskie 1-3, zgodnie z przepisami obowiązującemi pod tym względem dla dostawców kolejowych.

Oferty będą otwarte w dniu 3.12 o godz. 9-ej rano. Warunki składania ofert, warunki techniczne i specyfikacje materjałów są do nabycia w W-le Zasobów DKP. w Warszawie, za opłatą 3-ch złotych. W ofertach należy zaznaczyć, że oferty utrzymane będą w przeciągu 3-ch miesięcy. Do ofert należy dołączyć dowód wpłacenia wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanych materjałów. Przy zawarciu umowy, będzie pobrana kaucja w wysokości 5 proc. wartości dostawy.

Dyrekcja zastrzega sobie wybór firm, podział dostawy pomiędzy firmy, oraz zwiększenie lub zmniejszenie powierzonej do dostawy ilości materjałów. Przetarg może być unieważniony bez podania powodów. Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Szczegółowe specyfikacje materjałów i warunki techniczne można przejrzeć w W-le Zasobów Dyrekcji, pokój Nr. 6, w godz. 10—12, rozsyłane pocztą nie będą.

Firmom popierającym prace Polskiego Komitetu Normalizacyjnego przy dostawach, będzie dawane pierwszeństwo przy równych ofertach, o ile załączą do zgłoszenia odnośne zaświadczenie tego Komitetu.

## PRZETARG.

Komitet Likwidacyjny Państwowych Zakładów Graficznych Min. Skarbu (Warszawa, Al. Jerozolimska 91) ogłasza na dzień 15 listopada (poniedziałek) o godz. 17-ej przetarg ofertowy i ustny na sprzedaż:

Kamieni litograficznych o różnych wymiarach

Kamienie wystawione na przetarg oglądać można w składzie P. Z. G. — Al. Jerozolimska 91.

Informacji udziela Komitet Likwidacyjny P. Z. G. tel. 48-49 od godz. 11 do 15-tej.

## DOSTAWA ODLEWÓW ŻELIWNYCH.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie rozpisuje przetarg publiczny na dostawę w okresie rocznym około 1 400 ton odlewów żeliwnych.

Termin składania ofert upływa 18 listopada b. r., o godzinie 12 w południe.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi dnia 19 listopada br. o godzinie 10-tej.

Przy składaniu ofert należy złożyć obowiązkowo poręczne (wadjum) w wysokości 5 proc. wartości oferowanej dostawy.

W razie otrzymania dostawy składa oferent obowiązkowo kaucję w wysokości od 5—10 proc. wartości otrzymanej dostawy, zależnie od uznania Dyrekcji.

Wadjum i kaucję należy składać w gotówce, w akcjach Banku Polskiego, w państwowych papierach wartościowych lub w innych papierach pupilarnych.

Bliższe szczegóły przetargu, jak również szczegółowe warunki dostawy i warunki techniczne, otrzymać można w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, po wpłaceniu w Kasie Głównej Dyrekcji 2 zł. za formularze lub pocztą po nadesłaniu powyższej kwoty i znaczków pocztowych na porto.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie ogłosiła

## PRZETARG PUBLICZNY.

na dostawę w okresie rocznym odlewów żeliwnych.

Termin składania ofert do dnia 18 listopada b. r. do godz. 12-tej w południe.

Bliższe szczegóły ogłoszone są w „Monitorze Polskim" Nr. 245 z dnia 23 października 1929 r.

## Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu

naskutek licznych zapytań ogłasza niniejszem

## SPRZEDAŻ NASTĘPUJĄCYCH PAWILONÓW

1. Pawilon Przem. Lotniczego Nr. 24 o płaszczyźnie zabudowanej ca. 1.50 m²
2. Pawilon Przem. Samochodowego Nr. 25 o płaszczyźnie zabudowanej ca. 1.00 m²
3. Pawilon Samorządów i Instytucji Kulturalno Oświatowej Nr. 28 i 28a. o płaszczyźnie zabudowanej ca. 6.100 m²
4. Pawilon Prasy i Książki Nr. 40 o płaszczyźnie zabudowanej ca. 1.150 m²
5. Dwa Pawilony Handlowe Nr. 45 i 46 o płaszczyźnie zabudowanej à ca. 390 m²
6. Dwa Pawilony Bazarowe Nr. 49 i 50 o płaszczyźnie zabudowanej à ca 320 m².
7. Dwa małe masywne kioski monopolowe, jeden w parku Wilsona, drugi przy ul. Siemiradzkiego.
8. Drewniane parkany przy ul. Siemiradzkiego, Orzeszkowej, Śniadeckich ca. 1.000 m² włącznie z bramami.
9. Dwa mosty: nad ul. Matejki ca. 180 m² i przy ul. Wyspiańskiego ca. 270 m².
10. Szopa do narzędzi i sprzętów przy ul. Ułańskiej ca 180 m².
11. Ustęp przy ul. Kossaka.
12. Szlaka przeszło 4.000 m³.
    Wapno przeszło 2.000 m³.
    Farby przeszło 4.000 kg.
    Fiksatywa przeszło 3.500 kg.
    Bakula przeszło 3.500 m².
    Szkło okienne przeszło 4.000 m².

Objekty obejrzeć można na terenach P. W. K. w godzinach urzędowych. Karty wstępu wydaje Administracja Terenów przy ul. M. Focha 18 II p., pokój nr. 23 do godz. 15-tej.

Bliższych informacyj udziela Dyrekcja Powszechnej Wystawy Krajowej, Komisja Likwadacyjna przy ul. Grunwaldzkiej 22 I ptr.

---

## OGŁOSZENIE SPRZEDAŻY

Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Poznaniu ogłasza niniejszem sprzedaż pawilonów Ministerstwa Poczt i Telegrafów na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu Nr. 35 o płaszczyźnie zabudowanej ca. 1900 m². Budynek jest w całości pobudowany z drzewa na fundamentach murowanych, obity płytami budowlanemi „Celotex" o ca. 7.000 m².

Bliższych informacyj udziela Dyrekcja Poczt i Telegrafów, oddział lokalowy, w Poznaniu, przy ul. Wały Zygmunta Augusta Nr. 8 I p. pokój 158, w godzinach od 10-tej do 13-tej.

Prezes: wz. Inż. St. Dębicki,
Naczelnik Wydziału.

---

## OGŁOSZENIE O SPRZEDAŻY MAKULATURY.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów we Lwowie rozpisuje niniejszem rozprawę ofertową na sprzedaż około 30.000 kg. makulatury przeznaczonej do przetarcia w fabryce papieru pod nadzorem organu pocztowego.

Termin wnoszenia ofert wyznacza się na dzień 15-go listopada 1929 r. Bliższe warunki sprzedaży poda interesowanym Skład materjałów pocztowych na głównym dworcu kolejowym.

Prezes: Moszoro m. p.

Państwowy Zarząd architektoniczno-budowlany we Lwowie ogłasza

## PRZETARG PUBLICZNY

na urządzenie wyciągu ciężarowego w budynku Anatomji Patologicznej Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie. ul. Piekarska 1, 52. Szczegółowe ogłoszenie przetargu umieszczone jest w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkim.

Z państwowego Zarządu arch. budowlanego.

Inż. K. Pannenka.

---

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Lwowie ogłasza

## PRZETARG PUBLICZNY.

na roczną sprzedaż produktów ubocznych kolejowej gazowni olejowej we Lwowie, w partjach miesięcznych około 18.000 kg. smoły i karbolineum oraz około 3.000 kg. benzolu. Termin wniesienia ofert do dnia 15 listopada 1929.

Bliższe szczegóły przetargu zamieszczone są w „Monitorze Polskim" Nr. 249 z dnia 28. 10. 1929 r.

---

## SPRZEDAŻ OPAŁU BUKOWEGO.

Dyrekcja Lasów Państwowych we Lwowie posiada do sprzedaży około 25.000 mq. opału bukowego w Nadleśnictwie Polanica loco skład stacja kolejowa Bolechów z terminem dostarczenia do końca lutego 1930 roku.

Oferty na całość, względnie część opału, należy wnosić wprost do Dyrekcji Lasów Państwowych we Lwowie, ul. Chorążczyzna 17, do dnia 10 listopada 1929 roku.

---

Dyrekcja Kolei państwowych w Stanisławowie rozpisuje

## PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę wyrobów żelaznych, jak: śrub, nitów, wkrętek, drutu, gwoździ, i t. d. wyrobów drzewnych jak: stylisk mioteł i węgla bukowego, wyrobów powroźniczych czyściwa, sznurów azbestowych, suchych i grafitowanych, wyrobów szczotkarskich, farb i chemikalij, lakierów i kitów, odlewów żeliwnych i stalowych, wyrobów szklanych, skórzanych i ceramicznych, okuć kuchennych, rur gazowych i łączników, sprężyn stożkowych, zderzaków i koszy zderzakowych z terminem dostawy partjami na podstawie pojedyńczych zamówień w czasie od 1 stycznia do 31 grudnia 1930 r.

Termin wniesienia oferty upływa 22 listopada b. r. o godz. 12-tej w południe.

Bliższych wyjaśnień można zasięgnąć w Wydziale Zasobów Dyrekcji.

---

Dyrekcja Okręgowa
Kolei Państwowych w Krakowie

ogłosiła 8102

## PRZETARG PUBLICZNY

**na dostawę w okresie rocznym odlewów żeliwnych.**

**Termin składania ofert do dnia 18 listopada b. r. do godz. 12-tej w południe.**

**Bliższe szczegóły ogłoszenia są w Monitorze Polskim Nr. 245 z dnia 23 października 1929.**

## MAGISTRAT MIASTA TORUNIA SPRZEDA:

1. 4 polewaczki uliczne dwukonne, jednokonną czterokołową i jednokonną dwukołową;
2. dwa beczkowozy po 1 500 L.;
3. 6 wozów roboczych 3-calowych;
4. 2 wozy do wywożenia śmieci kryte;
5. 2 wozy robocze jednokonne;
6. wózek ogrodniczy na resorach;
7. sikawkę parową na 1 500 L.;
8. sikawkę 4-kołową konną na 500 L.;
9. 2 wozy rekwizytowe straży pożarnej, jeden z sikawką dwutłokową ręczną przenośną na 500 L.;
10. podwozie dla drabiny rozsuwanej „Magirusa";
11. 12 koni roboczych wraz z półszorkami.

Wymienione rzeczy znajdują się w dobrym stanie.

Magistrat miasta Torunia.

---

## DOSTAWA KOLEJKI PAROWEJ.

Związek powiatów Woj. Pom. w Chełmnie zamierza zakupić kolejkę parową o szerokości toru 600 mm, i to:

1. 2 lokomotywy, każda o sile 60 do 80 KM conajmniej o 3 osiach sprzężonych,

2. 60—80 wózków do przewozu kamienia, każdy o nośności conajmniej 1,5—2,0 t., przyczem część taboru może składać się z wózków kolebkowych.

3. toru do trakcji parowej 10—12 km. na podkładach żelaznych lub drewnianych.

4. 6—8 rozjazdów lewo- i prawostronnych i inne części składowe, jak złącza śruby, haki i t. p.

Wymieniona kolejka może być nowa lub używana, lecz w zupełnie dobrym stanie.

Oferty tylko pisemne należy składać do 10 listopada rb.

W ofertach należy podać warunki płatności.

---

## PRZETARG PUBLICZNY.

Magistrat miasta Wronki, powiat Szamotuły rozpisuje przetarg publiczny na budowę szkoły powszechnej 7-klasowej z równoległemi oddziałami razem 13 izb szkolnych z przynależnościami.

Oferty w osobnych losach:

a) na prace ziemne, murarskie, asfaltowe i żelaztwo

b) na prace żelbetonowe,

c) na prace ciesielskie,

należy składać w zapieczętowanych kopertach opatrzonych napisem: „Oferta na budowę szkoły powszechnej we Wronkach" z wymienieniem poszczególnego losu — do dnia 14 listopada r. b. do godziny 11 przed południem w biurze Magistratu we Wronkach w którym to terminie nastąpi otwarcie ofert w obecności przybyłych reflektantów. Oferty złożone po upływie tego terminu nie będą rozpatrywane.

Odnośne plany i warunki są wyłożone do wglądu w biurze Państw. Inspekcji Budowlanej w Międzychodzie gdzie można otrzymać druki ofertowe, za zwrotem ich kosztów w wysokości:

a) i c) po 7,00 zł,

b) 3,00 zł. zaś komplet rysunków za zwrotem własnych kosztów tudzież wszelkie wyjaśnienie, dotyczące projektowanej budowli.

Magistrat miasta Wronki we Wronkach zastrzega sobie dowolny wybór oferenta względnie nie uwzględnienia żadnej oferty, bez podania powodów.

Magistrat miasta Wronki.

## PRZETARG PUBLICZNY.

Państwowy Zarząd Kamieniołomu w Kozach rozpisuje publiczny przetarg na dokończenie rozbudowy istniejącej w Kamieniołomie kolejki linowej.

Do wykonania są następujące roboty:

1. Obliczenie statyczne i projekt konstrukcji obu stacyj końcowych kolejki.
2. Wykonanie wyżej wymienionej konstrukcji żelaznej we fabryce i montaż jej na miejscu w Kozach.
3. Dostarczenie 40 butów ruchomych pod liny niosące.
4. Dostarczenie złączy lin o śr. 42 mm o konstrukcji zamkniętej i dla lin o śr. 28 mm o konstrukcji spiralnej.
5. Dostarczenie 47 par rolek biegowych dla istniejących już wózków kolejki.
6. Dostarczenie 27 nowych kompletnych wózków.

Termin uruchomienia kolejki 31 marca 1930, ostateczny odbiór robót nastąpi po uruchomieniu. Pożądane są oferty na całość robót, dopuszczalne są jednak i oferty częściowe. Zastrzega się wybór dowolny.

Termin składania ofert w Oddziale Drogowym Dyrekcji Robót Publ. w Krakowie, Rynek, Krzysztofory, II p., upływa dnia 4 listopada 1929 o godz. 11, poczem nastąpi otwarcie ofert. Wysokość wadjum wynosi 5 proc. sumy oferowanej.

Zupełny tekst niniejszego ogłoszenia znajduje się w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkim i Monitorze Polskim.

Kozy koło Białej, dnia 15 października 1929 r

Kierownik Zarządu: Inż. Mieczysław Zagórski.

---

## OGŁOSZENIE.

Magistrat król. wolnego miasta Żydaczowa podaje do wiadomości, że odda w przedsiębiorstwo wykonanie planów rozbudowy i regulacyjnych miasta w myśl przep. § 4 i 5 Rozp. Min. Skarbu z dnia 29. 10. 1927 r. Dz. U. P. Nr. 116. poz. 913, oraz ust. budowlanej z dnia 16. 2. 1928 Dz. U. P. Nr. 23/28 poz. 202.

Długość ulic miasta które mają być poddane regulacji wynoszą około 8 km.

Oferty na powyższe roboty techniczne, wykonać się mające w roku 1930, przy równoczesnem zapodaniu ceny i terminów jej płatności, należy wnosić na ręce tut. Magistratu w terminie do dnia 15-go grudnia 1929 r.

Żydaczów, dnia 14-go października 1929 r.

Burmistrz: Dr. Chęciński.

---

Poleski Urząd Wojewódzki Dyrekcji Robót Publicznych w Brześciu n/Bugiem ogłasza

## PRZETARG.

na dzierżawę budynków monopolowych w Bereznicy, powiatu Sarneńskiego.

Ogólna powierzchnia realności 21831 r., budynków 21, w tem 1 budynek murowany piętrowy, 2 murowane parterowe, 1 budynek drewniany piętrowy, reszta drewniane parterowe.

Miejscowość zdrowotna i malownicza, położona na piaszczystym brzegu nad Horyniem, nadaje się na uzdrowisko lub zakład przemysłowy. Oferty z podaniem wysokości proponowanego czynszu dzierżawnego należy składać w kopertach zamkniętych z napisem: „Oferta na dzierżawę budynków pomonopolowych w Bereznicy" do Dyrekcji Rob. Publicznych w Brześciu n/B. do dnia 30. 11. r. Tamże udzielane będą dokładne informacje co do przedmiotu dzierżawy.

Za Wojewodę: Inż. Jotyrewicz
w z. Dyrektor Robót Publicznych.

## OGŁOSZENIE.

Wydział Oświaty i Kultury Magistratu m. st. Warszawy ogłasza przetarg ofertowy na dostawę nowych mebli dla szkół. Szczegółowe opisy i rysunki mebli oraz warunki dostawy oglądać można w godzinach od 12 do 15 w dni powszednie do dnia 15 listopada r. b., w biurze Wydziału, Senatorska 14, IV piętro.

Termin składania ofert na przeznaczonych na ten cel formularzach, które nabywać można po 1 zł, upływa dnia 20 listopada r. b. o godz. 12.

---

## SUBMISJA NA DRZEWO UŻYTKOWE.

Państw. Nadl. Durowo pow. Wągrówiec, stacja kol. Wągrówiec, sprzeda na ogólnych warunkach sprzedaży drewna wyrob., obowiązujących w D. L. P. Poznań następ. drewno użytk. z roku gosp. 1928-29.

Los 1. Leśn. Dębina oddz. 1, 2, 4, 41—96 szt. dłuż. sosn. — 58.77 $m^3$ II, III, IV kl.

Los 2. Leśn. Dębina oddz. 28, 39, 40, 41 — 215 szt. dłuż. sosn. — 95.43 $m^3$ I, II, III, IV kl.

Los 3. Leśn. Dębina oddz. 38 — 38 szt. dłuż. brzozow. 21.75 $m^3$ II, III, IV kl.

Los 4. Leśn. Orla oddz. 54, 59, 65 — 209 szt. dłuż. sosn. — 102.96 $m^3$ I, II, III, IV kl.

Los 5. Leśn. Orla w 8 oddz. — 255 szt. dłuż. sosn. — 125.31 $m^3$ I, II, III, IV kl.

Los 6. Leśn. Orla w 5 oddz. — 62 szt. dłuż. dębow. — 24.96 $m^3$ I, II, III, IV kl.

Los 7. Leśn. Orla oddz. 59, 62 — 52 szt. dłużyc brzozow. — 21.22 $m^3$ II, III, IV kl.

Los 8. Leśn. Rąbczyn oddz. 102,81 — 138 szt. dłuż. brzozow. — 28.46 $m^3$ III, IV kl.

Los 9. Leśn. Rąbczyn w 7 oddz. — 15 szt. dłuż. dębowych — 12.36 $m^3$ I, II, III, IV kl.

Oferty z napisem „Submisja" w zalakowanych kopertach należy nadesłać do Nadleśnictwa do dnia 14 listopada 1929 r. o godz. 11.30, poczem nastąpi otwarcie ofert. Zatwierdzenie ofert zastrzega sobie Dyrekcja. Drewno powyższe może być kredytowane. Bliższych wyjaśnień, dot. warunków sprzedaży i kredytu udziela Nadleśnictwo. Ceny należy podać przeciętnie dla wszystkich klas za 1 $m^3$ w słowach i cyfrach. Oferenci winni złożyć wadjum w wysokości 5 proc. ofiarowanej ceny kupna.

Nadleśniczy.

---

Tymczasowy Zarząd Powiatowy w Limanowej podaje do publicznej wiadomości, że we czwartek dnia 7 listopada 1929 o godzinie 3-ej po południu odbędzie się w tartaku w Dobrej

## LICYTACJA MATERJAŁU DRZEWNEGO

(50 $m^3$ łat bukowych na wyrób mebli o wymiarach 26/26 mm i 40/40 mm długości od 0.40 do 1 m).

Oznaczony termin jest drugim terminem licytacyjnym.

Licytanci obowiązani są złożyć wadjum do rąk przeprowadzającego licytację w wysokości 10 proc. ceny wywołania, która wynosi 6.500 zł.

**Lokomobila** 45 P. S. fabrykat Jaehne i Syn, rocznik 1905, zaraz na dogodnych warunkach do sprzedania. Obejrzeć można takową w biegu. Zgłosz do „Par" Poznań, Al. Marcinkowskiego 11 pod 56,428 8131

**Maszyna parowa** 10 K. M. fabrykat Ahlborn, w dobrym stanie z mleczarni na Pomorzu za 1000,— zł do sprzedania. (Cena za nową 5000 zł). Stockmann & Bloy, Gdańsk, Schäferei 16. Tel. 22664. 8050

# Skład

## szkła, porcelany i sprzętów metalowych

w mieście 22000 ludności, przy głównej ulicy do sprzedania za ca. 30000 zł. Oferty do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod „Ceramika" nr. 7986.

# Lokomobila „Lanza"

model E. 8, siła 32/42/50 K. M. 1910, pracująca jeszcze w tartaku, natychmiast bardzo korzystnie do sprzedania

**EDWARD RAHN,**
**Zajezierze** p. Gniewkowo (pow. Inowrocław)
8109

**Okazyjnie do sprzedania:**
MASZYNA PAROWA leżąca jednocylindr. ca 20-25 K.M., MASZYNA PAROWA leżąca jednocylindr. ca 12-15 K. M., MOTOR ROPOWY ca 8 K.M., GNIOTOWNIK do słodu, PARNIK (Hensa) z r. 1908, pojemn. 5000 ltr., PŁOCZKA do kartofli dług. 2,50 m, POMPA balonowa dwutłokowa, KOCIOŁ do wytwarzania pary dla mleczarń 0,5 atm. REZERWOARY 2 sztuki ☐ otwarte pojemn. à 4000 l., WAŁY transmisyjne 75 m/m i TARCZE pasowe, 2 BUKOWNIKI do koniczyny „Vikor" i „Favorit". 8088
**Wł. Czajkowski, Lubawa** (Pomorze) **Telefon 44.**

# Wentylator turbinowy

w oponie blaszanej z łożyskami kulkowemi o wydajności powietrznej 100 m³ na minutę przy sprzężaniu 155 m², 1650 obr/min. potrzebna siła zapędowa 8 KM, ofiarują
ST. GRABIANOWSKI I SKA. Sp. Akc., BYDGOSZCZ, Dworcowa 66. 8105

# Młody kupiec-techniczny

branży metalowej, na niewypowiedzianej posadzie kierownika biura technicznego, poszukuje z natychmiastowem objęciem posady **kierownika** jednego z oddziałów względnie wydziału głównie zakupu. Miejscowość obojętna. Zna doskonale wszelkie najtańsze źródła dostaw dla zakładów przemysłowych, fabryk, dalej zna dobrze cyrkulację syndykatów. Pierwszorzędne referencje. Łaskawe zgłoszenia do adm. „Rynku Met. i Masz." pod „Kierownik" 8061

# Kupiec-żelaźniak

lat 23 z kilkuletnią praktyką, włada płynnie językiem polskim i niemieckim, biegły w prowadzeniu książkowości i korespondencji, **poszukuje posady w branży lub przedsiębiorstwie spokrewnionem.**
Łaskawe zgłoszenia do administracji „Rynku Metalow. i Maszynowego" pod nr. 8110.

# KUPNA

## Stare płyty akumulatorowe, szlam, i wszelkie stare metale

kupuje

**T. Bielawski, Poznań,**
Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Potrzebujemy

# kocioł parowy

Kornwalijski o powierzchni grzejnej około 25 mtr. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod B. C. nr. 8060.

**Szukamy celem kupna:**

**1 motor**
ca 50 P. S. 500 Volt na prąd zmienny.

**1 motor**
ca 7 P. S. 500 Volt na prąd zmienny.

**Sprzedajemy:**

**1 motor**
47½ P. S 440 Volt na prąd stały z zapędem olejowym (Oelanlasser) Fabryki „Siemens".

**Przemysł Korkowy**
**„KORKOLIT" TCZEW,**
Za Dworcem 3/4. 8085

Kupimy 8111

# motor gazowy 150 K. M.

nowy lub używany. Oferty skierować do
**Braci Gończ, Brodnica n/Drwęcą**

1 używany lecz w dobrym stanie się znajdujący **konny walec drogowy,** średniej wagi, zakupi **Zarząd Kopalń S-ki Akc. dla Przemysłu Naftowego i Gazów Ziemnych w Schodnicy.** Upraszamy o ofertę. 8095

# Sztancę ekscentryczną

używaną lecz w dobrym stanie o sile tłocznej do 85.000 kg. kupię. Oferty pod „Sztanca" do „Par" Bydgoszcz, Dworcowa 72. 8120

„R. Met."

**WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:**

CENY OGŁOSZEŃ: ¹/₁ str. 150 zł, ½ str. 75 zł, ¼ str. 45 zł, ⅛ str. 25 zł, ¹/₁₆ str. 15 zł. Na I str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okregowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.